สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม | OFFICE OF INDUSTRIAL ECONOMICS

วารสาร
เศรษฐกิจอุตสาหกรรม
INDUSTRIAL ECONOMICS JOURNAL

ปีที่ 17 ฉบับที่ 64 ประจำเดือนเมษายน - มิถุนายน พ.ศ. 2564 ISSN : 1905-0992 www.oie.go.th

ผลประโยชน์จากการเปิดเสรีทางการค้าภายใต้กรอบ CPTPP และ CPTPP + สหรัฐอเมริกา

บทความพิเศษ
ผลกระทบค่าเงินบาทต่อการส่งออกภาคอุตสาหกรรมของไทย

เกร็ดความรู้คู่อุตสาหกรรม
สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า "โกโกโร่ (Gogoro)" บทพิสูจน์ความสำเร็จของภาครัฐและเอกชนในการร่วมกันลดการใช้รถจักรยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปไปสู่รถจักรยานยนต์ไฟฟ้าในไต้หวัน

สัมภาษณ์พิเศษ
นายดุสิต อนันตรักษ์
ผู้เชี่ยวชาญด้านการชี้นำและเตือนภัยภาคอุตสาหกรรม

สามารถติดตามข่าวสาร
สาระน่ารู้ด้านเศรษฐกิจอุตสาหกรรมได้ที่

fanpage facebook

CONTENTS

3 เรื่องเด่นประจำฉบับ
ผลประโยชน์จากการเปิดเสรีสินค้าภายใต้กรอบ CPTPP และ CPTPP + สหรัฐอเมริกา

8 บทความพิเศษ สศอ.
ความไม่สงบทางการเมืองในเมียนมากับเศรษฐกิจและภาคอุตสาหกรรมของไทย

15 ผลกระทบค่าเงินบาทต่อการส่งออกภาคอุตสาหกรรมของไทย

23 สัมภาษณ์พิเศษ
นายดุสิต อนันตรักษ์ ผู้เชี่ยวชาญด้านการชี้นำและเตือนภัยภาคอุตสาหกรรม

29 ภาวะแนวโน้มเศรษฐกิจอุตสาหกรรม
สรุปดัชนีอุตสาหกรรมไทย ไตรมาส 1/2564 และการคาดการณ์

32 นานาสาระ
มาตรการปกป้องการนำเข้ารถยนต์ของฟิลิปปินส์ ปี 2564

36 เกร็ดความรู้คู่อุตสาหกรรม
สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า "โกโกโร่ (Gogoro)" บทพิสูจน์ความสำเร็จของภาครัฐและเอกชนในการร่วมกันลดการใช้รถจักรยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปไปสู่รถจักรยานยนต์ไฟฟ้าในไต้หวัน

42 รอบรั้วอุตสาหกรรม

43 OIE Business Indicator
- การส่งออก – นำเข้าสินค้าอุตสาหกรรมไทย
- The Early Warning System of Industrial Economic
- ดัชนีชี้นำเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (MPI)

ออกแบบ/พิมพ์ : **โรงพิมพ์ดอกเบี้ย**
โทร. 0 2272 1169-72
E-mail : dokbia1@hotmail.com

สนใจรับเป็นสมาชิกวารสารเศรษฐกิจอุตสาหกรรม ส่งเรื่อง/ข้อเขียนลงตีพิมพ์/หรือให้ข้อเสนอแนะได้ที่ :
กองบรรณาธิการ กลุ่มประชาสัมพันธ์ สำนักงานเลขานุการกรม สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม
โทรศัพท์ : 0 2430 6800 กด 0 โทรสาร : 0 2644 8516
เว็บไซต์ : www.oie.go.th

บรรณาธิการแถลง

สวัสดีท่านผู้อ่านทุกท่าน วารสารเศรษฐกิจอุตสาหกรรม ฉบับที่ 64 ประจำเดือนเมษายน - มิถุนายน 2564 นำเสนอเรื่อง "ผลประโยชน์จากการเปิดเสรีสินค้าภายใต้กรอบ CPTPP และ CPTPP + สหรัฐอเมริกา"

บทความพิเศษเรื่อง "ความไม่สงบทางการเมืองในเมียนมากับเศรษฐกิจและภาคอุตสาหกรรมของไทย" และ "ผลกระทบค่าเงินบาทต่อการส่งออกภาคอุตสาหกรรมของไทย" สัมภาษณ์พิเศษ พบกับ **นายดุสิต อนันตรักษ์ ผู้เชี่ยวชาญด้านการชี้นำและเตือนภัยภาคอุตสาหกรรม**

ต่อด้วย นานาสาระ "มาตรการปกป้องการนำเข้ารถยนต์ของฟิลิปปินส์ ปี 2564" เกร็ดความรู้คู่อุตสาหกรรม "สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า "โกโกโร่ (Gogoro)" บทพิสูจน์ความสำเร็จของภาครัฐและเอกชนในการร่วมกันลดการใช้รถจักรยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปไปสู่รถจักรยานยนต์ไฟฟ้าในไต้หวัน" แล้วพบกันใหม่อีกครั้งกับวารสารฯ ฉบับหน้า ค่ะ

ด้วยความปรารถนาดี
บรรณาธิการ

ที่ปรึกษา
ทองชัย ชวลิตพิเชฐ
ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม
พะเยาว์ คำมุข
รองผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม
ศิริเพ็ญ เกียรติเฟื่องฟู
รองผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม
ดุสิต อนันตรักษ์
ผู้เชี่ยวชาญด้านการชี้นำและเตือนภัยภาคอุตสาหกรรม
สุนิสา ตามไท
ผู้เชี่ยวชาญด้านการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันภาคอุตสาหกรรม

บรรณาธิการบริหาร
สมจิตต์ เอี่ยมวรชัย
เลขานุการกรม สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

กองบรรณาธิการ
กฤษฎา นุรักษ์
วรนารถ มีภูมิรู้
พชรวรรณ สนธิมุล
ญาดา ว่องวัฒนากูล
พิชิตพล แก้วงาม
ชุติมา ชุติเนตร
ชาญชัย โฉลกคงถาวร
วรรณพร บุณยรัตพันธุ์
บุญอนันต์ เศวตสิทธิ์
ภคอร ประสิทธิ์สุข
เทพยุดา วงศ์วิรัติ
พิมพ์กมล ไชยสมภาร

บทความและข้อเขียนที่ปรากฏในวารสารฉบับนี้เป็นทัศนะส่วนบุคคลของผู้เขียน

เรื่องเด่นประจำฉบับ

ผลประโยชน์จากการเปิดเสรีทางการค้าภายใต้กรอบ CPTPP และ CPTPP + สหรัฐอเมริกา

กองเศรษฐกิจอุตสาหกรรมระหว่างประเทศ

ในช่วงปีที่ผ่านมา ความตกลง CPTPP เป็นประเด็นที่สังคมให้ความสนใจเป็นอย่างมาก จากการที่กระทรวงพาณิชย์ได้มีการเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อขออนุมัติให้ประเทศไทยเข้าร่วมการเจรจาความตกลงดังกล่าว โดยกระทรวงพาณิชย์เห็นว่าการเข้าร่วมความตกลง CPTPP เป็นโอกาสที่ดีของไทยในการขยายตลาดและไม่ทำให้ไทยเสียเปรียบในทางการค้าและการลงทุน โดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อประเทศในกลุ่มอาเซียนที่เข้าร่วมเป็นสมาชิกแล้ว อย่างไรก็ตาม ได้เกิดกระแสต่อต้านจากภาคส่วนต่าง ๆ ทั้งจากภาคประชาสังคม ภาคการเกษตร และภาคสาธารณสุข ด้วยเหตุผลที่ว่าการเข้าร่วมความตกลงฯ อาจทำให้ไทยประสบปัญหาต่าง ๆ เช่น ปัญหา CL[1] ยา การติดฉลากเหล้าและบุหรี่ เครื่องมือแพทย์เก่า/Remanufactured และผลกระทบด้านพันธุ์พืชต่อเกษตรกร เป็นต้น เป็นเหตุให้รัฐบาลมีการชะลอการพิจารณาการเข้าร่วมการเจรจาดังกล่าวไว้ก่อน และต่อมา รัฐสภาได้มีการตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาผลกระทบหากรัฐบาลจะอนุมัติลงนามในข้อตกลง CPTPP และสำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎรได้เสนอผลการศึกษาดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน 2563 โดยรายงานฯ มีข้อเสนอว่าภาครัฐควรมีการศึกษาผลกระทบ ความพร้อม และจัดเตรียมมาตรการเยียวยาในการรองรับให้พร้อมก่อนการพิจารณาเข้าร่วมการเจรจาความตกลง CPTPP ดังกล่าว ซึ่งในปัจจุบันหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ของรัฐกำลังเร่งศึกษาความพร้อมและมาตรการในการปรับตัว ตลอดจนแนวทางในการเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบอย่างเร่งด่วน บทความฉบับนี้จึงมีวัตถุประสงค์หลักในการสำรวจถึงผลประโยชน์จากการเปิดเสรีทางการค้าจากการเข้าร่วมความตกลง CPTPP ว่ามีมากน้อยเพียงใด เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบในการตัดสินใจเข้าร่วมความตกลง CPTPP ของไทย และเนื่องจากในช่วงปีที่ผ่านมา สหรัฐฯ ได้มีการเปลี่ยนแปลงผู้นำประเทศจากนายดอนัลด์ ทรัมป์ เป็นนายโจ ไบเดน ทำให้มีการคาดการณ์ว่าสหรัฐฯ อาจกลับเข้าร่วมในความตกลงฯ อีกครั้ง บทความนี้จึงได้วิเคราะห์ในกรณีสหรัฐฯ เข้าร่วมความตกลง CPTPP เพิ่มเติมขึ้นด้วย

ความเป็นมาของความตกลง CPTPP

ความตกลง “CPTPP” มีจุดเริ่มต้นมาจากความตกลง Trans-Pacific Partnership (TPP) ที่มีสมาชิกรวม 12 ประเทศ ได้แก่ สหรัฐฯ ออสเตรเลีย บรูไน แคนาดา ชิลี มาเลเซีย เม็กซิโก นิวซีแลนด์ เปรู สิงคโปร์ เวียดนาม และญี่ปุ่น ต่อมาภายหลังสหรัฐฯ ได้ถอนตัวออกจากความตกลง TPP ทำให้สมาชิก TPP เหลือจำนวน 11 ประเทศ ซึ่งทั้ง 11 ประเทศภาคีสมาชิกได้ออกแถลงการณ์ร่วมเห็นชอบหลักการสำคัญของความตกลง TPP และเปลี่ยนชื่อความตกลงเป็น “ความตกลงที่ครอบคลุมและก้าวหน้าสำหรับหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก (Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership: CPTPP)” และได้มีการลงนามรับรองความตกลงฯ ไปเมื่อวันที่ 8 มีนาคม 2561

[1] CL หรือ Compulsory Licensing หมายถึง มาตรการทางกฎหมายที่อนุญาตให้หน่วยงานภาครัฐหรือภาคเอกชนที่ไม่ใช่เจ้าของสิทธิบัตรสามารถใช้สิทธิในการผลิต ใช้ นำเข้า ผลิตภัณฑ์ที่มีสิทธิบัตรได้ โดยไม่จำเป็นต้องขออนุญาตจากเจ้าของสิทธิบัตร เพื่อเพิ่มการเข้าถึงยาที่จำเป็นแก่ประชาชน ในสถานการณ์ที่สำคัญและเร่งด่วน

ผลประโยชน์ด้านการค้าของความตกลง CPTPP

ข้อบทที่เกี่ยวข้องกับด้านการค้าในความตกลง CPTPP ได้แก่ ข้อบทที่ 2.4 การยกเลิกภาษีศุลกากร โดยในข้อบทดังกล่าวได้กำหนดให้ประเทศสมาชิก CPTPP ต้องไม่เพิ่มอัตราภาษีศุลกากรที่มีอยู่ และห้ามมีการใช้อัตราภาษีศุลกากรใหม่กับสินค้าที่ได้ถิ่นกำเนิดสินค้า โดยต้องลดอัตราภาษีศุลกากรของตนกับสินค้าที่ได้ถิ่นกำเนิดอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ ความตกลง CPTPP จะครอบคลุมการยกเลิกภาษีศุลกากรมากกว่าร้อยละ 95 ของรายการสินค้าทั้งหมด โดยสินค้าอุตสาหกรรมส่วนใหญ่จะต้องยกเลิกภาษีทันที หรือทยอยยกเลิกภาษีในช่วงเวลาที่สั้นกว่าสินค้าเกษตร ซึ่งจากการเจรจาลดภาษีของสมาชิก ประเทศสมาชิกจะมีการลดภาษีศุลกากรที่แตกต่างกันตามตารางข้อผูกพันภาษีศุลกากรในภาคผนวก 2-D ซึ่งสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 1 ซึ่งจากตารางดังกล่าว พบว่า สมาชิกส่วนใหญ่จะมีการผูกพันการเปิดเสรีในระดับที่สูงที่ร้อยละ 99 ของจำนวนรายการสินค้าทั้งหมด โดย สิงคโปร์ ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และเปรู จะยกเลิกภาษีศุลกากรสินค้าทุกรายการ ในขณะที่ประเทศที่มีการยกเลิกภาษีศุลกากรน้อยที่สุดคือญี่ปุ่น โดยมีการยกเลิกภาษีที่ร้อยละ 95 ของรายการสินค้าทั้งหมด

จากตารางที่ 1 จะเห็นได้ว่าความตกลง CPTPP เป็นข้อตกลงที่กำหนดข้อผูกพันให้ประเทศสมาชิกมีการเปิดตลาดเกือบทั้งหมด ไม่ว่าประเทศสมาชิกจะมีระดับการพัฒนาแตกต่างกันหรือไม่ โดยสิทธิพิเศษที่ให้แก่ประเทศที่มีระดับการพัฒนาน้อยกว่าจะมีเพียง การยินยอมให้มีจำนวนสินค้าที่ต้องยกเลิกภาษีทันทีน้อยกว่า และการให้ระยะเวลาการปรับตัวในการยกเลิกภาษีของสินค้าที่เหลือที่ยาวนานขึ้นเท่านั้น ทั้งนี้ ในเรื่องของสิทธิพิเศษนี้ พบว่าเวียดนามเป็นประเทศที่มีจำนวนสินค้าที่ต้องลดภาษีทันทีต่ำสุด (ร้อยละ 67.01) รองลงมา ได้แก่ เม็กซิโก (ร้อยละ 76.90) ญี่ปุ่น (ร้อยละ 83.50) และมาเลเซีย (ร้อยละ 85.58) และเปรู (ร้อยละ 81.06) สำหรับประเทศที่เหลือจะมีจำนวนรายการสินค้าที่ต้องยกเลิกอากรทันทีสูงกว่าร้อยละ 90 ของรายการสินค้าทั้งหมด สำหรับในด้านระยะเวลาในการปรับตัวในการยกเลิกภาษีพบว่าประเทศที่ได้รับระยะเวลาในการปรับตัวนานที่สุด คือ เวียดนามและญี่ปุ่น (21 ปี) รองลงมา คือ มาเลเซีย เปรู และเม็กซิโก (16 ปี) แคนาดา (12 ปี) บรูไนฯ (11 ปี) ชิลี (8 ปี) นิวซีแลนด์ (7 ปี) และออสเตรเลีย (4 ปี) ในขณะที่สิงคโปร์จะมีการยกเลิกภาษีศุลกากรทั้งหมดทันที

ตารางที่ 1 : ระดับการเปิดเสรีของสมาชิกภายใต้ความตกลง CPTPP (ร้อยละ)

ประเทศ	ระดับการเปิดตลาด	เปิดเสรีทันที	ปีทยอยลดภาษี
เวียดนาม	99.86	67.01	2-21 ปี
มาเลเซีย	99.82	85.58	3-16 ปี
สิงคโปร์	100.00	100.00	-
บรูไนฯ	99.70	91.42	3-11 ปี
ออสเตรเลีย	100.00	93.21	3-4 ปี
นิวซีแลนด์	100.00	94.69	2-7 ปี
ชิลี	99.47	95.22	4-8 ปี
เปรู	100.00	81.06	6-16 ปี
ญี่ปุ่น	95.00	83.50	4-21 ปี
แคนาดา	98.66	94.00	4-12 ปี
เม็กซิโก	99.43	76.90	3-16 ปี

ที่มา : กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ

ตารางที่ 2 : มูลค่าการค้าของไทยกับประเทศสมาชิก CPTPP 11 ประเทศ (ปี 2562)

ประเทศ	มูลค่าการค้า			สัดส่วน (ร้อยละ)		
	Trade	Export	Import	Trade	Export	Import
โลก	501,158.01	252,956.98	248,201.03	100.00	100.00	100.00
บรูไน	949.48	105.66	843.82	0.19	0.04	0.34
มาเลเซีย	24,884.70	11,644.89	13,239.81	4.97	4.60	5.33
สิงคโปร์	16,986.91	9,302.53	7,684.38	3.39	3.68	3.10
เวียดนาม	18,656.75	12,961.14	5,695.61	3.72	5.12	2.29
ญี่ปุ่น	60,193.00	24,936.94	35,256.06	12.01	9.86	14.20
แคนาดา	2,565.47	1,581.55	983.91	0.51	0.63	0.40
เม็กซิโก	3,474.15	2,821.55	652.60	0.69	1.12	0.26
ชิลี	1,232.02	779.88	452.14	0.25	0.31	0.18
เปรู	450.13	315.23	134.89	0.09	0.12	0.05
ออสเตรเลีย	16,649.12	10,775.54	5,873.58	3.32	4.26	2.37
นิวซีแลนด์	2,387.25	1,668.24	719.01	0.48	0.66	0.29
รวม CPTPP	148,428.96	76,893.16	71,535.80	29.62	30.40	28.82
ไทยมี FTA	142,389.34	72,490.06	69,899.29	28.41	28.66	28.16
ส่วนต่าง	6,039.62	4,403.10	1,636.52	1.21	1.74	0.66

ที่มา : www.moc.go.th

การวิเคราะห์ผลดีผลเสียด้านการค้าในการเข้าร่วมความตกลง CPTPP

วัตถุประสงค์หลักของการจัดทำความตกลงการค้าเสรีคือ "การเพิ่มโอกาสด้านการค้าระหว่างประเทศสมาชิก โดยการลดอุปสรรคทางการค้าในด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านภาษีศุลกากร" ซึ่งหากไทยเข้าร่วมความตกลง CPTPP จะได้รับประโยชน์จากการลดภาษีศุลกากร 2 ทางคือ 1) ด้านการส่งออก ไทยจะมีตลาดส่งออกเสรีที่ไม่มีอุปสรรคทางภาษีศุลกากรที่กว้างมากขึ้นจากการลดภาษีนำเข้าของประเทศสมาชิกอื่น 2) สินค้านำเข้าจากประเทศคู่สัญญาจะมีราคาถูกลง ซึ่งนอกจากจะทำให้ผู้บริโภคมีทางเลือกในการบริโภคสินค้ามากขึ้น และในราคาที่ต่ำลงแล้ว ยังอาจสามารถช่วยให้ผู้ประกอบการในประเทศมีต้นทุนการผลิตที่ต่ำลงหากสินค้าที่นำเข้านั้นถูกนำมาใช้เป็นวัตถุดิบในกระบวนการผลิต

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาในด้านปริมาณของผลประโยชน์ที่ได้รับ (ตารางที่ 2) พบว่า การเข้าร่วมความตกลง CPTPP จะทำให้ไทยมีตลาดการค้าขายเสรีจาก 11 ประเทศสมาชิก CPTPP รวมมูลค่า 148,428.96 เหรียญสหรัฐฯ หรือครอบคลุมร้อยละ 29.62 ของการค้าของไทยทั้งหมด โดยในด้านตลาดการส่งออก พบว่าการเข้าร่วมความตกลง CPTPP จะทำให้ไทยมีตลาดการส่งออกที่เสรีไปยังประเทศ CPTPP มูลค่า 76,893.16 ล้านเหรียญสหรัฐฯ หรือครอบคลุมตลาดส่งออกทั้งหมดร้อยละ 30.40 สำหรับในด้านการนำเข้าพบว่าไทยจะมีตลาดการนำเข้าที่เสรีจาก CPTPP มูลค่า 71,535.80 ล้านเหรียญสหรัฐฯ หรือครอบคลุมตลาดการนำเข้าทั้งหมดร้อยละ 28.82 ของไทย

ตารางที่ 3 การเปิดตลาดของประเทศสมาชิก CPTPP ให้ไทยจากความตกลงการค้าเสรีอื่น

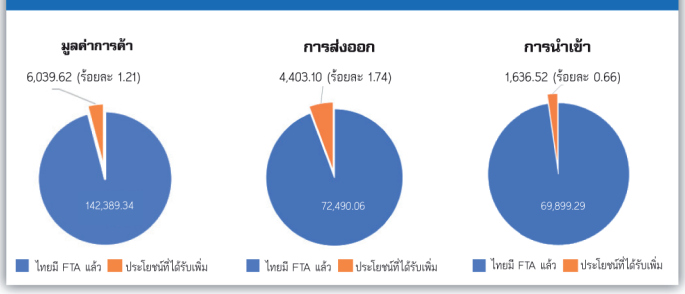
ประเทศ	ความตกลง	ระดับการเปิดตลาด (ร้อยละ)
เวียดนาม	ATIGA/ASEAN-Plus	99.26
มาเลเซีย	ATIGA/ASEAN-Plus	98.98
สิงคโปร์	ATIGA/ASEAN-Plus	100.00
บรูไนฯ	ATIGA/ASEAN-Plus	99.27
ออสเตรเลีย	TAFTA/AANZFTA	100.00
นิวซีแลนด์	TNZCEP/AANZFTA	100.00
ชิลี	TCFTA	100.00
เปรู	TPFTA	71.50
ญี่ปุ่น	JTEPA/AJCEP	88.10
แคนาดา	ไม่มีความตกลง	-
เม็กซิโก	ไม่มีความตกลง	-

ที่มา : กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ

อย่างไรก็ตาม **หากพิจารณาเฉพาะประโยชน์ที่ไทยจะได้รับเพิ่มขึ้น**จากการเข้าร่วมความตกลง CPTPP จะพบว่า **ไทยจะมีตลาดการค้าเสรีที่เพิ่มขึ้นจากการเข้าร่วมความตกลง CPTPP เพียงเล็กน้อยนั้น เนื่องจากไทยมีความตกลงการค้าเสรีกับประเทศสมาชิก CPTPP อยู่แล้วเกือบทั้งหมดแล้ว** มีเพียงประเทศแคนาดาและเม็กซิโกเท่านั้นที่ไทยยังไม่เคยมีความตกลงการค้าเสรีด้วย ดังปรากฏในตารางที่ 3 ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความตกลงการค้าเสรีที่ประเทศไทยมีกับประเทศสมาชิก CPTPP โดยตารางดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าความตกลงการค้าเสรีที่ประเทศไทยมีกับประเทศสมาชิก CPTPP มีความครอบคลุมในระดับที่สูงมาก โดยในกรณีของ สิงคโปร์ ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ ชิลี จะเป็นความตกลงที่ครอบคลุมสินค้าทุกรายการ สำหรับ

ความตกลงการค้าเสรีของไทยกับ เวียดนาม มาเลเซีย และบรูไนฯ มีความครอบคลุมรายการสินค้าประมาณร้อยละ 99 ของรายการสินค้าทั้งหมด ในขณะที่มีเพียงญี่ปุ่นและเปรูเท่านั้นที่ยังมีความครอบคลุมที่ต่ำ (ร้อยละ 88.1 และ 71.5 ตามลำดับ) ซึ่งเมื่อวิเคราะห์เฉพาะผลประโยชน์ด้านการค้าเสรีที่ความตกลง CPTPP จะมีต่อประเทศไทยเพิ่มขึ้นมาจากความตกลงการค้าเสรีเดิมที่ไทยมีอยู่แล้ว พบว่าหากไทยเข้าร่วมความตกลง CPTPP จะได้รับผลประโยชน์จากมูลค่าตลาดการค้าเสรีที่เพิ่มขึ้นเพียง 6,036.6 ล้านเหรียญสหรัฐฯ หรือคิดเป็นสัดส่วนเพียงร้อยละ 1.21 ของมูลค่าการค้ากับประเทศ CPTPP ทั้งหมด ในด้านการส่งออก การเข้าร่วม CPTPP จะทำไทยมีตลาดการส่งออกเสรีเพิ่มขึ้นมูลค่า 4,403.1 ล้านเหรียญสหรัฐฯ หรือเพียงร้อยละ 1.74 ของการส่งออกไปยังประเทศสมาชิก CPTPP ทั้งหมด สำหรับในด้านการนำเข้า การเข้าร่วม CPTPP จะทำให้ไทยได้รับประโยชน์จากตลาดนำเข้าเสรีเพิ่มขึ้น 1,636.5 ล้านเหรียญสหรัฐฯ หรือเพียงร้อยละ 0.66 ของการนำเข้ารวมจากประเทศสมาชิก CPTPP ทั้งหมด (รายละเอียดดังภาพที่ 1)

ภาพที่ 1 การเปรียบเทียบผลประโยชน์ด้านการค้าที่ไทยจะได้รับเพิ่มเติมจากการเป็นสมาชิก CPTPP



นอกจากนี้ ในด้านการวิเคราะห์ผลประโยชน์จากการเข้าร่วมความตกลง CPTPP กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศได้มีการว่าจ้างที่ปรึกษา บริษัท Bolliger & Company (Thailand) Ltd ทำการประเมินผลประโยชน์ที่ไทยจะได้รับจากการเข้าร่วมความตกลง CPTPP โดยใช้แบบจำลองทางเศรษฐมิติ Global Trade Analysis Project (GTAP) ซึ่งเป็นแบบจำลองดุลยภาพทั่วไป (Computable General Equilibrium Model : CGE Model) ที่ถูกสร้างและได้รับการพัฒนาโดย The Center for Global Trade Analysis แห่งมหาวิทยาลัย Purdue ทำการประเมินผลกระทบหากไทยเข้าร่วมความตกลง CPTPP กับ 11 ประเทศสมาชิก โดยมีสมมติฐานว่าทุกประเทศมีระดับการเปิดตลาดทั้งหมดทุกรายการ ในขณะที่ประเทศนอกภาคีใช้อัตราอากรนำเข้าที่ใช้ในปัจจุบัน (Applied Import Tariffs) ผลการการศึกษาที่ได้ แสดงในตารางที่ 4

ตาราง 4 การจำลองผลกระทบการเข้าร่วมโดยใช้ GTAP

ผลกระทบ	มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐฯ)	การเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
GDP	429.8	0.12
การส่งออก	8,752.9	3.50
การนำเข้า	13,782.9	5.60

ที่มา : รายงานการศึกษาของกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ จัดทำโดย Bolliger & Company (Thailand) Ltd

จากตารางที่ 4 จะเห็นได้ว่าใน**การเข้าร่วมของไทยในความตกลง CPTPP จะเกิดผลดีค่อนข้างน้อยมาก** โดย GDP ของไทยจะเพิ่มขึ้นเพียง 429.8 ล้านเหรียญสหรัฐฯ หรือเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 0.12 แม้ว่าในด้านการส่งออก แบบจำลองจะคาดการณ์ว่าไทยจะสามารถส่งออกได้เพิ่มขึ้น 8,752.9 ล้านเหรียญสหรัฐฯ หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.5 แต่เมื่อนำมาพิจารณารวมกับผลประโยชน์ด้านการนำเข้าที่คาดการณ์ว่าไทยจะมีการนำเข้าเพิ่มขึ้นถึง 13,782.9 ล้านเหรียญสหรัฐฯ หรือร้อยละ 5.6 จะเห็นได้ว่า การเข้าร่วมความตกลง CPTPP จะมีโอกาสทำให้ไทยเสียเปรียบด้านดุลการค้ามากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากการเพิ่มของการนำเข้านี้ไม่ใช่การเพิ่มขึ้นอันเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแหล่งนำเข้า (Trade Diversion) แต่เป็นการเพิ่มขึ้นของสินค้าที่เดิมไทยมีการผลิตเองและบริโภคในประเทศ อาจเป็นสัญญาณว่าผู้ประกอบภายในประเทศจะประสบปัญหาจากการแข่งขันที่เพิ่มมากขึ้นและไม่สามารถต่อสู้ได้ และอาจจำเป็นต้องเลิกกิจการในที่สุด

ผลดีผลเสียในด้านการค้ากรณีสหรัฐฯ กลับมาเข้าร่วมความตกลง CPTPP

ในส่วนต่อมาเป็นการวิเคราะห์ในกรณีที่สหรัฐฯ กลับมาเข้าร่วมความตกลง CPTPP จากการที่สหรัฐฯ ซึ่งเป็นตลาดการค้าขนาดใหญ่อันดับที่ 3 ของไทย (โดยในปี 2561 ไทยมีมูลค่าการค้ารวมกับสหรัฐฯ 43,010 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ซึ่งแบ่งเป็นมูลค่าการส่งออก 28,041 ล้านเหรียญสหรัฐฯ และมูลค่าการนำเข้า 14,969 ล้านเหรียญสหรัฐฯ[2]) จะเป็นการเพิ่มขนาดตลาดการค้าเสรีของไทยอย่างมีนัยสำคัญหากไทยเข้าร่วมความตกลง CPTPP เนื่องจากสหรัฐฯ เป็นตลาดขนาดใหญ่ที่ไทยไม่เคยมีความตกลงการค้าเสรีมาก่อน นอกจากนี้ การกลับมาเข้าร่วมความตกลง CPTPP ของสหรัฐฯ จะทำให้ CPTPP กลายเป็นเขตการค้าเสรีขนาดใหญ่และมีความสำคัญเพิ่มมากขึ้น และหากไทยเราไม่เข้าร่วมความตกลงฯ อาจส่งผลให้ไทยเสียเปรียบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อประเทศที่กำลังพัฒนาอย่างรวดเร็ว อาทิ เวียดนามที่เป็นสมาชิกความตกลง CPTPP อยู่แล้ว ซึ่งอาจทำให้เกิดการย้ายฐานการลงทุนไปยังเวียดนามได้ นอกจากนี้การเข้าร่วมของสหรัฐฯ ยังเป็นการช่วยแก้ไขปัญหาที่ไทยถูกตัดสิทธิพิเศษทั่วไปทางภาษี (GSP) ที่เพิ่มมากขึ้นอย่างมากในระยะสองสามปีที่ผ่านมานี้ได้อีกทางหนึ่งด้วย

[2] ข้อมูลค่าการค้าจากกระทรวงพาณิชย์ www.moc.go.th

อย่างไรก็ตาม การเข้าร่วมความตกลง CPTPP ที่มีสหรัฐฯ เป็นสมาชิก ในด้านการค้า ไทยจำเป็นต้องมีการพิจารณาถึงผลประโยชน์โดยเปรียบเทียบกับผลกระทบอย่างรอบคอบ เนื่องจากอัตราภาษีเก็บจริงของสหรัฐฯ ต่ำกว่าไทยมาก โดยในปี 2017 สหรัฐฯ มีอัตราภาษีเฉลี่ยของสินค้าทุกรายการที่อัตราร้อยละ 3.4 ในขณะที่อัตราภาษีของไทยเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 9.5 ซึ่งเมื่อพิจารณาอัตราภาษีศุลกากรเฉพาะกลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมพบว่ามีผลในลักษณะใกล้เคียงกัน คือสหรัฐฯ มีอัตราภาษีเรียกเก็บจริงเฉลี่ยของกลุ่มสินค้าอุตสาหกรรม[3] อยู่ที่ร้อยละ 3.1 ในขณะที่อัตราภาษีสินค้าในกลุ่มนี้ของไทยอยู่ที่ร้อยละ 7.2 ซึ่งหมายความว่าการเข้าร่วม CPTPP + สหรัฐฯ สินค้าไทยในตลาดสหรัฐฯ จะมีราคาลดลงโดยเฉลี่ยเพียงร้อยละ 3.4 ในขณะที่สินค้าสหรัฐฯ ที่ส่งมาขายในประเทศไทยจะมีราคาลดลงโดยเฉลี่ยมากถึงร้อยละ 9.5 ซึ่งอาจเป็นผลให้การส่งออกของไทยไปสหรัฐฯ อาจเพิ่มขึ้นไม่มากนักในขณะที่การนำเข้าสินค้าจากสหรัฐฯ อาจเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก (ตารางที่ 5)

มีเพียงประเทศแคนาดาและเม็กซิโกเท่านั้นที่ประเทศไทยไม่มีความตกลงการค้าเสรีมาก่อน นอกจากนี้ เนื่องจากไทยเข้าร่วมความตกลง CPTPP ภายหลัง ประเทศสมาชิกอื่น ๆ จะมีสิทธิในการเรียกร้องให้ไทยเปิดตลาดเพิ่มเติมให้กับสินค้าที่ไทยยังมีการสงวนไว้ใน FTA อื่น ๆ เพื่อเป็นค่าตอบแทนในการยินยอมให้ไทยเข้าร่วมเป็นสมาชิก ซึ่งหากไทยจำเป็นต้องเปิดเสรีในสินค้าเหล่านี้ อาจจะส่งผลกระทบต่อนโยบายการส่งเสริมอุตสาหกรรมที่สำคัญของไทย โดยเฉพาะในกลุ่มอุตสาหกรรม S-Curve ซึ่งเป็นสินค้านวัตกรรมและมีการใช้เทคโนโลยีระดับสูง และประเทศไทยจำเป็นต้องใช้เวลาในการ บ่มเพาะ ซึ่งหากมีการนำเข้าสินค้าเหล่านี้ในราคาถูกจากประเทศสมาชิก CPTPP อาจจะนำไปสู่การสูญเสียความสามารถในการแข่งขันของผู้ผลิตในประเทศและอาจทำให้ไม่เกิดอุตสาหกรรมเหล่านี้ตามที่ไทยได้ตั้งเป้าหมายไว้ในระยะยาว **สำหรับกรณีการเข้าร่วมความตกลงของสหรัฐฯ จะทำให้ไทยได้รับประโยชน์จากการเปิดตลาดที่มากขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ แต่ในทางกลับกันไทยจะต้องเผชิญความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นจากผลกระทบที่อาจได้รับในระดับสูง**จากการเปิดตลาด

ตารางที่ 5 อัตราภาษีเก็บจริงเฉลี่ยของไทยและสหรัฐ (ปี 2017)

	สินค้าทุกรายการ		สินค้าที่ไม่ใช่สินค้าเกษตร	
	อากรนำเข้าเก็บจริงเฉลี่ย (ร้อยละ)	อัตราอากรสูงสุด (ร้อยละ)	อากรนำเข้าเก็บจริงเฉลี่ย (ร้อยละ)	อัตราอากรสูงสุด (ร้อยละ)
สหรัฐฯ	3.4	350.0	3.1	56.0
ไทย	9.5	330.0	7.2	105.0

ที่มา: WORLD TARIFF PROFILES 2018, WTO, ITC and UNCTAD

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาถึงระดับของผลกระทบจากการลดภาษี พบว่า ไทยยังอาจได้รับผลกระทบจากการลดภาษีศุลกากรที่มากกว่า จากตารางที่ 5 แสดงให้เห็นว่าอัตราภาษีศุลกากรสูงสุดของสหรัฐฯ อยู่ที่ร้อยละ 350 ในขณะที่อัตราภาษีศุลกากรสูงสุดของไทยอยู่ที่ร้อยละ 330 สำหรับในภาคอุตสาหกรรมพบว่า อัตราภาษีศุลกากรสูงสุดของสินค้าอุตสาหกรรมสหรัฐฯ อยู่ที่ร้อยละ 56 ในขณะที่อัตราภาษีศุลกากรสูงสุดของสินค้าอุตสาหกรรมไทยอยู่ที่ร้อยละ 105 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าสินค้าอุตสาหกรรมของไทยมีความอ่อนไหวกว่ามาก และหากต้องยกเลิกภาษีศุลกากร ไทยจะมีโอกาสที่ได้รับผลกระทบที่มากกว่า

บทสรุป

จากการศึกษาพบว่า การเข้าร่วมความตกลง CPTPP **"ผลประโยชน์ที่ไทยจะได้รับจากตลาดการค้าเสรีของความตกลง CPTPP จะมีไม่มากนัก"** เนื่องจากประเทศไทยมีความตกลงการค้าเสรีกับประเทศสมาชิก CPTPP แล้วเกือบทั้งหมดแล้ว ในระดับที่มากกว่าให้แก่สหรัฐฯ ซึ่งยังไม่นับรวมถึงประเด็นอ่อนไหวอื่น ๆ ที่สหรัฐฯ พยายามเรียกร้องให้ประเทศสมาชิกอื่นปฏิบัติ อาทิเรื่อง ลิขสิทธิ์และสิทธิบัตร **ทำให้เกิดข้อสงสัยว่าเมื่อไทยเข้าร่วมความตกลง CPTPP แล้ว สิ่งที่ได้จะคุ้มกับสิ่งที่ต้องเสียไปหรือไม่? ซึ่งเป็นคำถามที่ทั้งภาครัฐและประชาสังคมของไทยต้องช่วยหาคำตอบร่วมกัน**

จัดทำโดย :
นายอนุวัตร จุลินทร

แหล่งข้อมูลอ้างอิง :
ข้อมูลการค้าจากกระทรวงพาณิชย์ www.moc.go.th
เอกสารประกอบการประชุมเตรียมการ CTPP ของกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ
รายงานการศึกษา โครงการศึกษาเรื่องการเข้าร่วมความตกลงที่ครอบคลุมและก้าวหน้าสำหรับหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก (CPTPP) (2562) ของ Bolliger & Company (Thailand) Ltd. | (https://www.dtn.go.th/th/negotiation/โครงการศึกษาเรื่องการเข้าร่วมความตกลงที่ครอบคลุมและก้าวหน้าสำหรับหุ้นส?cate=5cff753c1ac9ee073b7bd209)

[3] สินค้าอุตสาหกรรมในที่นี้ จะเป็นการแยกประเภทตามเกณฑ์ของ WTO ในกลุ่มที่เรียกว่าสินค้าที่ไม่ใช่เกษตร (Non-agricultural Product) ซึ่งหมายถึงสินค้าอุตสาหกรรมมารวมกับประมง ในการศึกษานี้จะถือว่ากลุ่มสินค้านี้เป็นตัวแทนของสินค้าอุตสาหกรรม เนื่องจากตามความหมายสินค้าอุตสาหกรรมของไทยได้รวมสินค้าด้านประมง อาทิ การแปรรูปสัตว์น้ำรวมอยู่ด้วยแล้ว ตัวเลขดังกล่าวจึงสามารถใช้เป็นตัวแทนสินค้าอุตสาหกรรมได้ระดับหนึ่ง

บทความพิเศษ

ความไม่สงบทางการเมืองในเมียนมา กับเศรษฐกิจและภาคอุตสาหกรรมไทย

กองวิจัยเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

การยึดอำนาจจากรัฐบาลพลเรือนครั้งแรกในรอบ 59 ปี ของกองทัพเมียนมาในวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2564 และการประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินในประเทศอย่างน้อย 1 ปี สร้างความฉงนให้ผู้คนจำนวนมากว่า เหตุใดจึงเกิดการรัฐประหารในเมียนมา ทั้ง ๆ ที่เศรษฐกิจกำลังขยายตัวจากการเปิดประเทศในแง่ของการค้าและการลงทุน โดยประเทศเมียนมาถูกทหารปกครองมาตั้งแต่รัฐประหารเมื่อปี 2505 ต่อมาในปี 2533 ฝ่ายทหารยอมให้มีจัดการเลือกตั้งอย่างเสรี ในช่วงปี 2554 - 2558 เกิดการเปลี่ยนผ่านไปสู่ประชาธิปไตยในเบื้องต้น จนมีการจัดการเลือกตั้งในปี 2558 ผลปรากฏว่า พรรคสันนิบาตแห่งชาติเพื่อประชาธิปไตย (National League for Democracy) หรือพรรคเอ็นแอลดีของนางอองซานซูจีได้ชัยชนะ ทั้งนี้การเกิดรัฐประหารในครั้งนี้กล่าวกันว่าเป็นผลพวงจากการเลือกตั้งทั่วไปเมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2563 ซึ่งพรรคเอ็นแอลดีได้ที่นั่งในสภา 396 ที่จากทั้งหมด 476 ที่ นับว่าได้เสียงข้างมากยิ่งกว่าการเลือกตั้งที่ชนะในปี 2558 อย่างไรก็ตามในบริบททางเศรษฐกิจ ประเด็นสำคัญที่ควรทำความเข้าใจและสร้างความกระจ่างให้เกิดขึ้น ก็คือ ความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างไทยกับเมียนมาโดยเฉพาะในแง่ของการค้า การลงทุน รวมถึงการวิเคราะห์สถานการณ์ตามทฤษฎีทางเศรษฐศาสตร์ เพื่อเป็นข้อมูลในการเตรียมพร้อมรับกับสถานการณ์ที่จะเกิดขึ้นต่อไป

เมื่อพิจารณาในมิติของการค้าในปี 2563 เมียนมาเป็นคู่ค้าอันดับที่ 18 ของไทยในโลก และเป็นอันดับ 7 ในอาเซียน โดยมีมูลค่าการค้ารวม 6,593 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ (ลดลงร้อยละ 13.35) ซึ่งไทยได้ดุลการค้า 1,002 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ จากการส่งออก 3,797.85 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และการนำเข้า 2,795.39 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยสินค้าส่งออกไปเมียนมา 10 อันดับแรก ได้แก่ 1. เครื่องดื่ม 2. น้ำมันสำเร็จรูป 3. เครื่องจักรกลและส่วนประกอบของเครื่องจักรกล 4. เคมีภัณฑ์ 5. เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์ 6. เครื่องสำอาง สบู่และผลิตภัณฑ์รักษาผิว 7. รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ 8. ผลิตภัณฑ์ข้าวสาลีและอาหารสำเร็จรูปอื่น ๆ 9. ผ้าผืน และ 10. รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ ซึ่ง**สินค้าส่งออก 10 อันดับแรกดังกล่าวเป็นสินค้าอุตสาหกรรมทั้งหมด** ส่วนสินค้า 10 อันดับแรก ที่ไทยนำเข้าจากเมียนมา ได้แก่ 1. ก๊าซธรรมชาติ 2. พืชและผลิตภัณฑ์จากพืช 3. สินแร่โลหะอื่น ๆ เศษโลหะและผลิตภัณฑ์ 4. เนื้อสัตว์สำหรับการบริโภค 5. สัตว์น้ำสดแช่เย็น แช่แข็ง แปรรูปและกึ่งสำเร็จรูป 6. ผัก ผลไม้และของปรุงแต่งที่ทำจากผัก ผลไม้ 7. เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ 8. สัตว์มีชีวิตไม่ได้ทำพันธุ์ 9. สัตว์และผลิตภัณฑ์จากสัตว์ และ 10. ไม้ซุง ไม้แปรรูปและผลิตภัณฑ์ ซึ่ง**ส่วนใหญ่สินค้าที่ไทยนำเข้าจากเมียนมาเป็นสินค้าเกษตร หรือสินค้าในอุตสาหกรรม Extractive Industry (อุตสาหกรรมที่นำหรือสกัดทรัพยากรธรรมชาติให้เป็นสินค้าขึ้นมา เช่น อุตสาหกรรมขุดเจาะน้ำมัน อุตสาหกรรมป่าไม้ อุตสาหกรรมการเลี้ยงสัตว์ การทำเหมืองแร่ เป็นต้น)**

(5) สถานการณ์การค้าระหว่างไทยกับเมียนมา

เป้าหมายส่งออก	มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท USD)			มูลค่าการส่งออก (ล้านบาท USD)			มูลค่าการนำเข้า (ล้านบาท USD)		
ปี 2020 (%)	ปี 2019	ปี 2020		ปี 2019	ปี 2020		ปี 2019	ปี 2020	
		ม.ค.-ธ.ค	+/- (%)		ม.ค.-ธ.ค	+/- (%)		ม.ค.-ธ.ค	+/- (%)
-	7,609 (-0.41)	6,593	-13.35	4,363 (-5.72)	3,798	-12.95	3,246 (7.76)	2,795	-13.89

(6) สินค้าส่งออกหลักของไทยไปตลาดเมียนมา ปี 2019 - ปี 2020 หน่วย : ล้าน USD

สินค้า	ปี 2019	ปี 2019 ม.ค.-ธ.ค.	ปี 2020 ม.ค.-ธ.ค.	ปี 2020 +/-(%) ม.ค.-ธ.ค.
1. เครื่องดื่ม	359.34	359.34	343.52	-4.40
2. น้ำมันสำเร็จรูป	474.28	474.28	296.38	-37.51
3. เครื่องจักรกลและส่วนประกอบของเครื่องจักรกล	213.81	213.81	192.50	-9.97
4. เคมีภัณฑ์	217.16	217.16	190.93	-12.08
5. เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์	208.97	208.97	175.90	-15.83
6. เครื่องสำอาง สบู่ และผลิตภัณฑ์รักษาผิว	171.89	171.89	154.54	-10.09
7. รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	143.69	143.69	149.77	4.23
8. ผลิตภัณฑ์ข้าวสาลีและอาหารสำเร็จรูปอื่น ๆ	152.5	152.5	144.79	-5.06
9. ผ้าผืน	173.91	173.91	118.26	-32.00
10. รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	102.6	102.6	97.82	-4.66
การส่งออกรวม	**4,362.94**	**4,362.94**	**3,797.85**	**-12.95**

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

(7) สินค้าหลักที่ไทยนำเข้าจากตลาดเมียนมา ปี 2019 - ปี 2020 หน่วย : ล้าน USD

สินค้า	ปี 2019	ปี 2019 ม.ค.-ธ.ค.	ปี 2020 ม.ค.-ธ.ค.	ปี 2020 +/-(%) ม.ค.-ธ.ค.
1. ก๊าซธรรมชาติ	2,456.24	2,456.24	1,829.43	-25.52
2. พืชและผลิตภัณฑ์จากพืช	171.97	171.97	284.25	65.29
3. สินแร่โลหะอื่น ๆ เศษโลหะและผลิตภัณฑ์	157.83	157.83	205.69	30.32
4. เนื้อสัตว์สำหรับการบริโภค	112.76	112.76	118.46	5.05
5. สัตว์น้ำสด แช่เย็น แช่แข็ง แปรรูปและกึ่งสำเร็จรูป	61.91	61.91	73.07	18.03
6. ผัก ผลไม้และของปรุงแต่งที่ทำจากผัก ผลไม้	35.85	35.85	44.74	24.80
7. เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ	33.45	33.45	38.98	16.53
8. สัตว์มีชีวิตไม่ได้ทำพันธุ์	51.66	51.66	32.21	-37.65
9. สัตว์และผลิตภัณฑ์จากสัตว์	29.43	29.43	29.95	1.77
10. ไม้ซุง ไม้แปรรูปและผลิตภัณฑ์	27.31	27.31	18.37	-32.74
การนำเข้ารวม	**3,246.00**	**3,246.00**	**2,795.39**	**-13.88**

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

สำนักพัฒนาตลาดและธุรกิจไทยในต่างประเทศ 1
กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

อย่างไรก็ตาม**หากพิจารณาเฉพาะการค้าชายแดนซึ่งเป็นช่องทางในการค้าขายหลักกับเมียนมา ในปี 2563 เมียนมาเป็นคู่ค้าลำดับที่ 3 จาก 4 ประเทศ คือ มาเลเซีย สปป.ลาว เมียนมา และกัมพูชา มีมูลค่าการค้าชายแดนรวม 164,779 ล้านบาท[1] คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 80 ของการค้าระหว่างประเทศทั้งหมดของไทยกับเมียนมา** ทั้งนี้ ไทยและเมียนมามีจุดผ่านแดนถาวร 6 จุด ได้แก่ (1) อ.แม่สาย จ.เชียงราย - จ.ท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน ณ สะพานมิตรภาพไทย - เมียนมา ข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 1 (2) อ.แม่สาย จ.เชียงราย - จ.ท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน ณ สะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา ข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 2 (3) อ.แม่สอด จ.ตาก - จ.เมียวดี รัฐกะเหรี่ยง ณ สะพานมิตรภาพไทย - เมียนมา ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยิน แห่งที่ 1 (4) อ.แม่สอด จ.ตาก - จ.เมียวดี รัฐกะเหรี่ยง ณ สะพานมิตรภาพไทย - เมียนมาข้ามแม่น้ำเมย/ตองยิน แห่งที่ 2 (5) บ้านพุน้ำร้อน อ.เมือง จ.กาญจนบุรี - บ้านทิกิ ภาคตะนาวศรี และ (6) อ.เมือง จ.ระนอง - จ.เกาะสอง ภาคตะนาวศรี นอกจากนี้ ไทยและเมียนมายังมีจุดผ่อนปรนพิเศษ 1 จุด คือ ด่านสิงขร อ.เมือง จ.ประจวบคีรีขันธ์ - บ้านมอต่อง จ.มะริด ภาคตะนาวศรี จุดผ่านแดนชั่วคราว (เพื่อการท่องเที่ยว) 1 จุด คือ ด่านพระเจดีย์สามองค์ อ.สังขละบุรี จ.กาญจนบุรี - เมืองพญาตองซู รัฐกะเหรี่ยง และจุดผ่อนปรนการค้าชายแดน 13 จุด ที่ จ.เชียงราย จ.เชียงใหม่ จ.แม่ฮ่องสอน และ จ.ระนอง

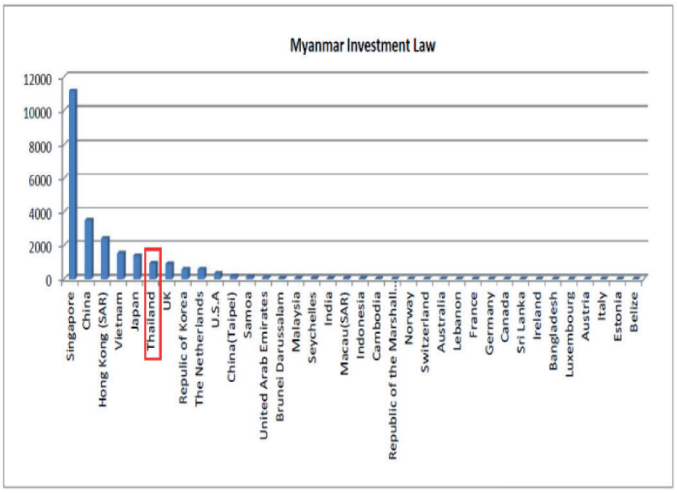
ในมิติด้านการลงทุน ช่วง 5 ปี ที่ผ่านมามูลค่าการลงทุนจากต่างประเทศที่ได้รับอนุญาตภายใต้กฎหมาย Myanmar Investment Law (MIL) ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2559-2560 จนถึงปีงบประมาณ 2563 - 2564 (เดือนธันวาคม 2563) มีมูลค่าทั้งสิ้น 24,165.881 ล้านเหรียญสหรัฐฯ โดยประเทศหรือเขตเศรษฐกิจที่เข้ามาลงทุนในเมียนมาสูงที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่ 1) สิงคโปร์ 2) จีน 3) ฮ่องกง 4) เวียดนาม 5) ญี่ปุ่น ส่วนไทยอยู่ในลำดับที่ 6 มีมูลค่าเงินลงทุนสะสมทั้งหมด 935.512 ล้านเหรียญสหรัฐฯ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 3.86 ในขณะที่การลงทุนจากต่างประเทศที่ได้รับอนุญาตภายใต้กฎหมาย Special Economic Zone (SEZ) มีมูลค่าการลงทุนทั้งสิ้น 1,382.485 ล้านเหรียญสหรัฐฯ โดยประเทศหรือเขตเศรษฐกิจ ผู้ลงทุน 5 อันดับแรก ได้แก่ 1) ญี่ปุ่น 2) สิงคโปร์ 3) ไทย 4) เกาหลีใต้ 5) ไต้หวัน โดยการลงทุนภายใต้กฎหมาย SEZ ในส่วนของไทยมีมูลค่าเงินลงทุนสะสมทั้งหมด 175.588 ล้านเหรียญสหรัฐฯ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 12.7 และ**เมื่อรวมทั้ง 2 ส่วน ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2559-2560 จนถึงปีงบประมาณ 2563-2564 (เดือนธันวาคม 2563) ประเทศไทยลงทุนในเมียนมามูลค่าทั้งสิ้น 1,111.1 ล้านเหรียญสหรัฐฯ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 4.35** ซึ่งที่ผ่านมาเมียนมายังเป็นประเทศที่น่าลงทุน เพราะปัจจุบัน

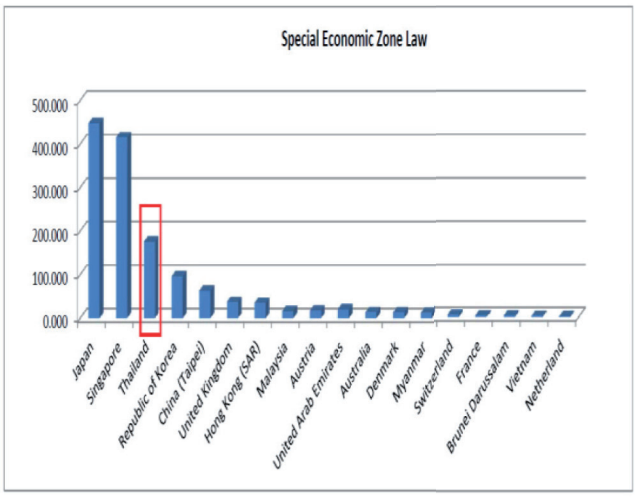
[1] การค้าชายแดนใช้เงินบาทเป็นส่วนใหญ่ โดยสาเหตุที่การค้าบริเวณชายแดนนิยมใช้เงินบาท เนื่องจากการยอมรับเงินบาทในการตั้งราคาและการชำระค่าสินค้า มีความสะดวกแก่คู่ค้าทั้งฝ่ายไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

เมียนมามีประชากรกว่า 50 ล้านคน ซึ่งแม้รายได้ต่อหัวของประชากรเมียนมาจะไม่สูงมากนัก แต่หากดูแนวโน้มและการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ รวมถึงโครงสร้างพื้นฐานภายในเมียนมาที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง ในอนาคตเมียนมาอาจจะเป็นทั้ง "ตลาด" ที่มีศักยภาพ และยังสามารถเป็น "ฐานการลงทุนเพื่อผลิตและส่งออกไปยังประเทศที่ 3 โดยใช้สิทธิประโยชน์ในการลดภาษีศุลกากร อาศัยแรงงานวัยหนุ่มสาวที่มีจำนวนมากและข้อได้เปรียบในส่วนค่าจ้างแรงงาน รวมถึงจำนวนแรงงานฝีมือที่พัฒนามากขึ้น ทั้งนี้**สาขาการลงทุนของไทยในเมียนมาที่สำคัญที่สุด[2] คือ น้ำมันและก๊าซธรรมชาติ รองลงไป ได้แก่ ภาคการผลิต การขนส่งและสื่อสาร อสังหาริมทรัพย์ การท่องเที่ยวและโรงแรม**

คงหนีไม่พ้น เรื่องผลกระทบที่อาจจะเกิดกับผู้ประกอบการไทยที่มีการทำการค้า การลงทุนกับเมียนมา **ตามทฤษฎีเศรษฐศาสตร์การเมืองและเศรษฐกิจมีปฏิสัมพันธ์ไขว้ไปไขว้มา (Intertwine) อย่างแยกกันไม่ออก การเมืองอาจจะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ และกลับกันเศรษฐกิจก็จะนำไปสู่การ เปลี่ยนแปลงทางการเมือง** ปัจจัยทางการเมืองจะชี้นำว่า เศรษฐกิจของประเทศจะเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางใด การผลิตและการใช้จ่ายของประเทศควรจะมีแนวทางอย่างไร และจะจัดระบบการกระจายผลประโยชน์ในสังคมกันอย่างไร ในระบบเศรษฐกิจรัฐบาลเป็นองค์กรสูงสุดที่สามารถใช้อำนาจแห่งรัฐในการจัดการระบบเศรษฐกิจและกำหนดทิศทางของการเปลี่ยนแปลงทางนโยบายเศรษฐกิจของประเทศได้ การที่รัฐบาลจะมีบทบาท

มูลค่าเงินลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (FDI) ของเมียนมาสะสมย้อนหลัง 5 ปี รายประเทศจำแนกตามกฎหมายการลงทุนของเมียนมา





ที่มา : Directorate of Investment and Company Administration, Ministry of Investment and Foreign Economic Relations (MIFER), The Republic of the Union of Myanmar

จากข้อมูลเชิงประจักษ์ในมิติของความเชื่อมโยงทางการค้า การลงทุนระหว่างไทยกับเมียนมา หากพิจารณาสถานการณ์ที่เกิดขึ้นตามทฤษฎีทางเศรษฐศาสตร์สามารถให้คำตอบเบื้องต้นได้ในหลายประเด็น โดยประเด็นสำคัญที่สุด

หรืออิทธิพลในการกำหนดทิศทางของการเปลี่ยนแปลงทางนโยบายเศรษฐกิจได้มากน้อยแค่ไหนก็ย่อมจะขึ้นอยู่กับระบบการเมืองและระบบเศรษฐกิจที่ใช้อยู่ในประเทศเป็นสำคัญ

[2] กรมเอเชียตะวันออก กระทรวงการต่างประเทศ

ประเทศที่ระบบเศรษฐกิจเป็นแบบสังคมนิยม รัฐบาลจะมีอำนาจและบทบาทในการกำหนดการเปลี่ยนแปลงทางนโยบายเศรษฐกิจได้มาก เนื่องจากรัฐบาลเป็นผู้ผูกขาดในการเป็นเจ้าของปัจจัยการผลิตและเป็นผู้กำหนดราคาหรือผลตอบแทนแก่ปัจจัยการผลิตในสังคม ในกรณีของเมียนมาก่อนที่จะเกิดเหตุการณ์เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2564 แม้ว่าจะมีการจัดให้มีการเลือกตั้งทั่วไป แต่ฝ่ายทหารยังมีอิทธิพลอยู่มาก และเมื่อมาเกิดเหตุการณ์การยึดอำนาจขึ้น ทำให้ภาครัฐจะมีอำนาจและบทบาทในการกำหนดนโยบายทางเศรษฐกิจได้อย่างเต็มที่ ทั้งนี้หากจะอธิบายตามแนวทางดังกล่าว **ในเบื้องต้นการก่อรัฐประหารย่อมส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจหรือการทำธุรกรรมทางธุรกิจในเมียนมาไม่มากก็น้อย ส่งผลให้ต่างชาติที่ทำการค้าการลงทุนในเมียนมาขาดความเชื่อมั่นและอาจจะต้องติดตาม เงื่อนไข กฎกติกาการค้า การลงทุน สัญญาสัมปทานหรือ MOU ต่าง ๆ ที่รัฐบาลภายใต้การนำของนางอองซาน ซูจีเคยทำไว้กับต่างประเทศว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงหรือไม่ ทั้งนี้ยังรวมถึงความไม่แน่นอนทางนโยบายการเคลื่อนย้ายแรงงานระหว่างประเทศ เช่น ความเสี่ยงในการปิดด่าน หรือการใช้มาตรการตรวจเข้มพลเมืองที่เดินทางเข้าออกประเทศ** ซึ่งมาตรการเหล่านี้จะเป็นอุปสรรคต่อทั้งการรับแรงงานใหม่ และการรับแรงงานเมียนมาเดิมให้กลับเข้ามาทำงานที่ไทยอีกครั้งอย่างถูกกฎหมาย ความไม่แน่นอนเชิงนโยบายเหล่านี้จะส่งผลให้ประเทศไทยขาดแคลนแรงงานต่างด้าวที่ถูกกฎหมายในภาคธุรกิจต่าง ๆ นอกจากนี้เมียนมาอาจถูกต่างชาติประกาศคว่ำบาตรการค้ากับเมียนมาหรือถูกยกเลิกสิทธิพิเศษในด้านต่าง ๆ ซึ่งอาจส่งกระทบผู้ประกอบการไทยที่เข้าไปทำธุรกิจในเมียนมา แต่ประเด็นดังกล่าวไม่ค่อยน่าเป็นห่วงมากนัก เนื่องจากนักลงทุนไทยในเมียนมาส่วนใหญ่ทำธุรกิจนำเข้าสินค้าและตั้งโรงงานผลิตเพื่อป้อนให้กับตลาดภายในเมียนมาเป็นหลัก มีการผลิตเพื่อการส่งออกไม่มากนัก[3] จึงอาจได้รับผลกระทบจากการคว่ำบาตรไม่มาก แต่อาจจะได้รับผลกระทบทางอ้อมจากการที่เศรษฐกิจเมียนมาซบเซาลงจากการคว่ำบาตรมากกว่า

นอกจากนี้แล้วปัญหาความขัดแย้งทางการเมืองและการแบ่งฝักแบ่งฝ่ายได้มีการศึกษาเชิงวิชาการมาอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในการศึกษาด้านเศรษฐศาสตร์การเมือง โดยได้ให้ความสำคัญกับบทบาทของเสถียรภาพทางการเมืองต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ และ**มีการศึกษาหลายชิ้นพยายามอธิบายความไร้เสถียรภาพทางการเมืองที่สามารถส่งผลอย่างสำคัญต่อการลงทุนและการเติบโตทางเศรษฐกิจ** แนวคิดทางทฤษฎีเหล่านี้ได้รับการสนับสนุนจากการศึกษาเชิงประจักษ์ ซึ่งส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับปัญหาที่เกิดขึ้นในประเทศกำลังพัฒนาที่ประสบกับภาวะการขาดเสถียรภาพและมีความไม่แน่นอนทางการเมืองในระดับสูง ผลการศึกษาที่น่าสนใจ อาทิ ความไร้เสถียรภาพทางการเมืองมีความสัมพันธ์ผกผันกับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการลงทุน หรือความไร้เสถียรภาพทางการเมือง และความไม่แน่นอนทางการเมืองส่งผลลบต่อการลงทุนภาคเอกชน และการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ ตามลำดับ รวมถึงงานศึกษาของ พงศ์ศักดิ์ เหลืองอร่าม และยุทธนา เศรษฐปราโมทย์ ในปี 2558 ที่ศึกษา

[3] กริช อึ้งวิฑูรสถิตย์ ประธานสภาธุรกิจไทย – เมียนมา

ผลกระทบทางเศรษฐกิจของความไม่แน่นอนทางการเมืองในประเทศไทย ผลการศึกษาพบว่า ความไม่แน่นอนทางการเมืองส่งผลเชิงลบต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจและความผันผวนอย่างมีนัยสำคัญ ในมิติที่สอง เมื่อวิเคราะห์ในรายองค์ประกอบของการใช้จ่ายในเศรษฐกิจมหภาค ผลการศึกษาพบว่า การลงทุนภาคเอกชนมีการตอบสนองต่อความไม่แน่นอนทางการเมืองที่เกิดจากความขัดแย้งที่แสดงออกในรูปการชุมนุมและความขัดแย้งในด้านการปฏิรูปโครงสร้างการเมืองอย่างมีนัยสำคัญ ส่วนผลกระทบต่อระดับการบริโภคภาคเอกชน พบว่ามีการตอบสนองต่อความไม่แน่นอนทางการเมืองน้อยกว่าการลงทุนภาคเอกชน แต่การวิเคราะห์ทางสถิติก็ยังแสดงถึงการตอบสนองของการบริโภคต่อความขัดแย้งในด้านการชุมนุม และด้านการเลือกตั้ง โดยผลกระทบจะเกิดขึ้นต่อเนื่องประมาณ 2 - 4 ไตรมาส และเมื่อเทียบผลกระทบในแต่ละประเภทการบริโภค พบว่า การบริโภคสินค้าคงทนจะมีการตอบสนองต่อความขัดแย้งทางการเมืองชัดเจนกว่ากรณีการบริโภคสินค้าไม่คงทน ประการสุดท้าย เมื่อพิจารณาผลกระทบในรายสาขาการผลิต พบว่า ความขัดแย้งทางการเมืองส่งผลต่อเศรษฐกิจในสาขาการโรงแรมมากที่สุด สาขาการผลิตอื่น ๆ ที่ได้รับผลกระทบจากความขัดแย้งทางการเมืองรองลงมา ได้แก่ สาขาการก่อสร้าง สาขาอสังหาริมทรัพย์ และสาขาบริการขนส่ง ตามลำดับ

ทั้งนี้ หากนำผลการศึกษาเชิงประจักษ์ต่าง ๆ ดังได้กล่าวในข้างต้น มาเทียบเคียงกับสถานการณ์ในเมียนมาในปัจจุบัน อาจจะกล่าวได้ **ผลกระทบต่อผู้ประกอบการไทยที่ทำการค้าการลงทุนกับเมียนมา หากอธิบายในมุมของเศรษฐศาสตร์การเมือง ก็คือ การขยายตัวทางเศรษฐกิจของเมียนมาในปี 2564 ที่เดิมได้รับผลกระทบจากการระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 เหมือนกับประเทศอื่น ๆ ทั่วโลกอยู่แล้ว ถูกซ้ำเติมจากเหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมืองเข้าไปอีก ส่งผลต่อกำลังซื้อของประชาชนในประเทศหรือการบริโภคภาคเอกชน ส่งผลต่อเนื่องไปยังผู้ประกอบการไทยทั้งที่ส่งออกสินค้าไปจากไทยหรือที่มีการตั้งโรงงานผลิตในเมียนมาเองที่อาจจะมีคำสั่งซื้อลดน้อยลงโดยเฉพาะหมวดสินค้าคงท**น อาทิ รถยนต์ เฟอร์นิเจอร์ เครื่องใช้ไฟฟ้า ทั้งนี้เมื่อพิจารณาสินค้าส่งออกหลักที่ไทยส่งไปเมียนมาดังที่ได้กล่าวไปแล้วในตอนต้น ส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มอาหารเครื่องดื่ม น้ำมันสำเร็จรูปเคมีภัณฑ์ เครื่องสำอาง สบู่ สิ่งทอ ซึ่งเป็นสินค้าไม่คงทน ดังนั้น ผลกระทบในส่วนนี้อาจจะมีไม่มากนัก รวมถึงสินค้าเหล่านี้เป็นสินค้าที่ทางเมียนมาพึ่งพาไทยเป็นหลัก ทางการเมียนมาจึงไม่น่าจะเพิ่มมาตรการคุมเข้มทางพรมแดนมากกว่าที่เป็นอยู่ สอดคล้องกับความเห็นจากสภาธุรกิจไทย - เมียนมา ที่เห็นว่าการส่งออกสินค้าไทยไปเมียนมาคาดว่าจะได้รับผลกระทบไม่มาก เพราะในอดีตที่รัฐบาลทหารปกครองเมียนมาและถูกคว่ำบาตร แต่ไทยก็ส่งสินค้าได้ปกติ เพราะมีชายแดนติดต่อกว่า 2,400 กิโลเมตร มีช่องทางธรรมชาติมาก และแม้ปิดด่านการค้าชายแดนก็ยังส่งออกไปได้ แต่จะติดขัดในส่วนการส่งออกสินค้าขนาดใหญ่ เช่น เครื่องจักร รถยนต์ อย่างไรก็ตาม**อาจจะต้องติดตามผู้ประกอบการในกลุ่มที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างหรืออสังหาริมทรัพย์ที่ถือได้ว่าเป็นกลุ่มที่มีความอ่อนไหวต่อปัญหาความขัดแย้งทางการเมือง**

กล่าวโดยสรุป จากเหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมืองในเมียนมาที่เกิดขึ้น ผลกระทบต่อเศรษฐกิจและภาคอุตสาหกรรมไทยที่สำคัญ มีอยู่สองประการ ประการแรก เกิดจากความไม่แน่นอนของนโยบาย ซึ่งเกิดจากการเปลี่ยนแปลงรัฐบาลอาจจะส่งผลต่อเงื่อนไข กฎกติกาการค้า การลงทุน สัญญาสัมปทานหรือ MOU ต่าง ๆ ที่รัฐบาลภายใต้การนำของนางอองซาน ซูจีเคยทำไว้กับฝ่ายไทย รวมถึงความไม่แน่นอนทางนโยบายการเคลื่อนย้ายแรงงานระหว่างประเทศ ที่อาจจะส่งผลกระทบต่อภาคธุรกิจต่าง ๆ ในประเทศไทยที่ต้องพึ่งพิงแรงงานต่างด้าวจากเมียนมา ประการที่สอง การขยายตัวทางเศรษฐกิจของเมียนมาในปี 2564 ที่เดิมได้รับผลกระทบจากการระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 เหมือนกับประเทศอื่น ๆ ทั่วโลกอยู่แล้ว ถูกซ้ำเติมจากเหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมืองเข้าไปอีก ส่งผลต่อกำลังซื้อของประชาชนในประเทศหรือการบริโภคภาคเอกชน ส่งผลต่อเนื่องไปยังผู้ประกอบการไทยทั้งที่ส่งออกสินค้าไปจากไทยหรือที่มีการตั้งโรงงานผลิตในเมียนมาเอง ที่อาจจะมีคำสั่งซื้อลดน้อยลงโดยเฉพาะหมวดสินค้าคงทน แต่สินค้าส่งออกหลักที่ไทยส่งไปเมียนมา ส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่ม

ผลกระทบจากความไม่สงบทางการเมืองในเมียนมา ต่อเศรษฐกิจและภาคอุตสาหกรรมไทย

ความไม่แน่นอนของนโยบายซึ่งเกิดจากการเปลี่ยนแปลงรัฐบาล อาจส่งผลต่อเงื่อนไข กฎกติกาการค้า การลงทุน สัญญาสัมปทานหรือ MOU ต่าง ๆ ที่รัฐบาลภายใต้การนำของนางอองซาน ซูจีเคยทำไว้กับฝ่ายไทย

ความไม่แน่นอนทางนโยบายการเคลื่อนย้ายแรงงานระหว่างประเทศที่อาจจะส่งผลกระทบต่อภาคธุรกิจต่าง ๆ ในประเทศไทยที่ต้องพึ่งพิงแรงงานต่างด้าวจากเมียนมา

เหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมืองรวมกับผลจากการระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 จะส่งผลให้การขยายตัวทางเศรษฐกิจของเมียนมาในปี 2564 มีทิศทางไม่สู้ดีนัก ส่งผลต่อกำลังซื้อของประชาชนในประเทศหรือการบริโภคภาคเอกชน ส่งผลต่อเนื่องยังผู้ประกอบการไทย

ผู้ประกอบการในกลุ่มที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างหรืออสังหาริมทรัพย์เป็นกลุ่มที่มีความอ่อนไหวต่อปัญหาความขัดแย้งทางการเมือง ดังนั้นภาครัฐอาจจะต้องติดตามผู้ประกอบการในกลุ่มนี้อย่างใกล้ชิดต่อไป

สินค้าไม่คงทน ดังนั้น ผลกระทบในส่วนนี้อาจจะมีไม่มากนัก รวมถึงสินค้าเหล่านี้เป็นสินค้าที่ทางเมียนมาพึ่งพาไทยเป็นหลัก อย่างไรก็ตามอาจจะต้องติดตามผู้ประกอบการในกลุ่มที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างหรืออสังหาริมทรัพย์ที่ถือได้ว่าเป็นกลุ่มที่มีความอ่อนไหวต่อปัญหาความขัดแย้งทางการเมือง ท้ายที่สุดแม้เราอาจไม่เห็นด้วยกับการยึดอำนาจ แต่ก็ต้องยอมรับว่าเป็นเรื่องภายในของเมียนมา แต่ละประเทศมีการบริหารจัดการที่ไม่เหมือนกัน สิ่งสำคัญที่อาจจะต้องคิดต่อ คือ จะใช้เหตุการณ์ซึ่งอาจจะเรียกได้ว่าเป็นวิกฤตที่เกิดขึ้นในครั้งนี้สร้างโอกาสให้กับประเทศไทยในมิติอื่น ๆ อย่างไร ทั้งนี้ในทุกวิกฤตย่อมมีโอกาสซ่อนอยู่เสมอ

จัดทำโดย :
นายอภิยุกต์ อำนวยกาญจนสิน

แหล่งที่มาของข้อมูล :

https://th.wikipedia.org/wiki/รัฐประหารในประเทศพม่า_พ.ศ._2564
https://www.ditp.go.th
https://www.dft.go.th
http://www.attache-yangon.navy.mi.th/index.php/today/detail/content_id/183
https://eastasiawatchinth.com
https://www.dica.gov.mm/en/data-and-statistics
http://www.elgrad.ssru.ac.th/natnaporn_ae/pluginfile.php/31/block_html/content/การเมืองและนโยบายเศรษฐกิจ.pdf
https://www.pier.or.th/wp-content/uploads/2018/05/pier_dp_086.pdf

บทความพิเศษ

ผลกระทบค่าเงินบาทต่อการส่งออกภาคอุตสาหกรรมของไทย

กองวิจัยเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

ค่าเงินบาท หมายถึง จำนวนเงินบาทที่ต้องนำมาใช้แลกกับการเงินตราต่างประเทศสกุลต่าง ๆ เช่น เงินดอลลาร์สหรัฐฯ เงินยูโร เงินเยนญี่ปุ่น เป็นต้น แต่ส่วนใหญ่มักจะเทียบกับเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ เนื่องจากเป็นเงินสกุลของประเทศคู่ค้าหลัก โดยเรียกว่า อัตราแลกเปลี่ยนดอลลาร์สหรัฐฯ เทียบกับเงินบาท

1. เงินบาทแข็งค่าหรืออ่อนค่า เกิดจากอะไร

เงินบาทจะแข็งค่าหรืออ่อนค่าเกิดจากความต้องการซื้อ (อุปสงค์) มีมากกว่าหรือน้อยกว่าความต้องการขาย (อุปทาน) เมื่อเงินบาทมีความต้องการมากขึ้น ปริมาณเสนอซื้อและเสนอขายก็จะขยับไปตามความต้องการของตลาดเงิน โดยปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลกระทบทำให้ค่าเงินบาทเปลี่ยนแปลง มีดังนี้

1.1 ดุลการค้าและการเคลื่อนย้ายเงินทุนระหว่างประเทศ

- หากประเทศไทยเกินดุลการค้า คือ มีมูลค่าส่งออกมากกว่ามูลค่านำเข้า หรือ มีเงินทุนเคลื่อนย้ายจากต่างประเทศเข้ามาในประเทศมากกว่าที่ย้ายออกไป ประเทศก็จะมีปริมาณเงินดอลลาร์สหรัฐฯ “มากขึ้น” เงินทุนที่ย้ายเข้ามาจะถูกแลกจากเงินดอลลาร์สหรัฐฯ เป็นเงินบาท ทำให้อุปสงค์หรือความต้องการเงินบาทเพิ่มขึ้น ส่งผลให้เงินบาทมีค่าเพิ่มขึ้น (ค่าเงินบาทแข็งขึ้น)
- ในทางตรงกันข้ามหากประเทศไทยขาดดุลการค้า คือ มีมูลค่าส่งออกน้อยกว่านำเข้า หรือ มีเงินทุนเคลื่อนย้ายออกจากประเทศมากกว่าที่เข้ามา ก็จะทำให้ประเทศมีเงินดอลลาร์สหรัฐฯ “น้อยลง” มีความต้องการแลกเงินบาทเป็นเงินดอลลาร์สหรัฐฯ เพื่อนำออกนอกประเทศมากขึ้น ส่งผลให้เงินบาทมีค่าลดลง (ค่าเงินบาทอ่อนค่า)

1.2 อัตราดอกเบี้ย

โดยปกติเงินทุนจะเคลื่อนย้ายจากประเทศที่มีอัตราดอกเบี้ยที่เป็นผลตอบแทนต่ำกว่าไปประเทศที่อัตราดอกเบี้ยสูงกว่า แต่ในที่สุดแล้วการเคลื่อนย้ายของเงินทุนที่เปลี่ยนแปลงไปจะส่งผลต่ออัตราแลกเปลี่ยนของทั้งสองประเทศ ตัวอย่างเช่น

- หากอัตราดอกเบี้ยของสหรัฐอเมริกาปรับตัวลดลง ในขณะที่อัตราดอกเบี้ยของไทยไม่เปลี่ยนแปลง ทำให้อัตราดอกเบี้ยโดยเปรียบเทียบของไทยเทียบกับสหรัฐฯ มีแนวโน้มสูงขึ้น ส่งผลให้มีเงินลงทุนเคลื่อนย้ายเข้าประเทศไทยมากขึ้น เงินทุนที่เคลื่อนย้ายเข้ามาจะถูกแลกเป็นเงินบาท ทำให้ความต้องการซื้อเงินบาทสูงขึ้น ค่าเงินบาทจึงแข็งค่าขึ้น
- ในทางตรงกันข้าม หากอัตราดอกเบี้ยไทยปรับตัวลดลง ก็จะทำให้อัตราดอกเบี้ยโดยเปรียบเทียบของไทยเทียบกับต่างประเทศที่ยังไม่ได้เปลี่ยนแปลง มีแนวโน้มลดลง ส่งผลให้มีเงินทุนไหลออกนอกประเทศมากขึ้น ทำให้มีความต้องการขายเงินบาทเพื่อนำไปแลกเปลี่ยนเป็นเงินดอลลาร์สหรัฐฯ เพิ่มขึ้น ค่าเงินบาทจึงอ่อนค่าลง

1.3 นโยบายการเงินของธนาคารกลาง

ธนาคารแห่งประเทศไทยสามารถกำหนดปริมาณเงินบาทในระบบการเงินผ่านมาตรการต่าง ๆ เช่น มาตรการดำรงสินทรัพย์สภาพคล่อง และการดำเนินการผ่านตลาดการเงิน เป็นต้น ซึ่งมาตรการเหล่านี้จะส่งผลให้อุปสงค์และอุปทานของเงินบาทเปลี่ยนแปลงไป และทำให้ค่าเงินบาทเปลี่ยนแปลงตามไปด้วย เช่น

• หากธนาคารกลางเห็นว่าเงินเฟ้ออยู่ในระดับที่สูงเกินไป จึงกำหนดให้ธนาคารพาณิชย์ดำรงสินทรัพย์ สภาพคล่องตามกฎหมายเพิ่มขึ้น ทำให้เงินที่ธนาคารพาณิชย์สามารถปล่อยกู้ได้มีจำนวนลดลง ส่งผลให้ปริมาณเงินบาทในประเทศลดลงตาม จึงเปรียบเสมือนกับการลดอุปทานหรือปริมาณของเงินบาททำให้ค่าเงินบาทมีแนวโน้มที่จะแข็งขึ้น

• หากธนาคารกลางเห็นว่าเงินฝืดอยู่ในระดับสูงเกินไป จึงกำหนดให้ธนาคารพาณิชย์ลดระดับอัตราดำรงสินทรัพย์สภาพคล่องของธนาคารพาณิชย์ ทำให้ปริมาณเงินในระบบเพิ่มขึ้น เปรียบเสมือนการเพิ่มอุปทานของเงินบาท ส่งผลให้ค่าเงินบาทมีแนวโน้มที่จะอ่อนค่าลง

1.4 ปัจจัยอื่น ๆ

นอกเหนือจากปัจจัยข้างต้นแล้ว ยังมีปัจจัยอื่น ๆ ที่ส่งผลต่อค่าเงินบาท เช่น ความไม่มั่นคงทางการเมือง ภาวะเศรษฐกิจของประเทศ และเสถียรภาพทางการเงินของประเทศ เป็นต้น

2. ทำไมเงินบาทแข็งค่าในปี 2563

2.1 ดุลบัญชีเดินสะพัดของไทยเกินดุล แม้ว่าเศรษฐกิจไทยยังติดลบจากภาคการส่งออกที่ยังไม่ฟื้นตัวและรายได้จากภาคการท่องเที่ยวลดลง แต่การนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศลดลงมากกว่า รวมถึงนักลงทุนไทยออกไปลงทุนในต่างประเทศมีน้อย ทำให้โดยรวมดุลบัญชีเดินสะพัดของไทยยังเป็นบวก

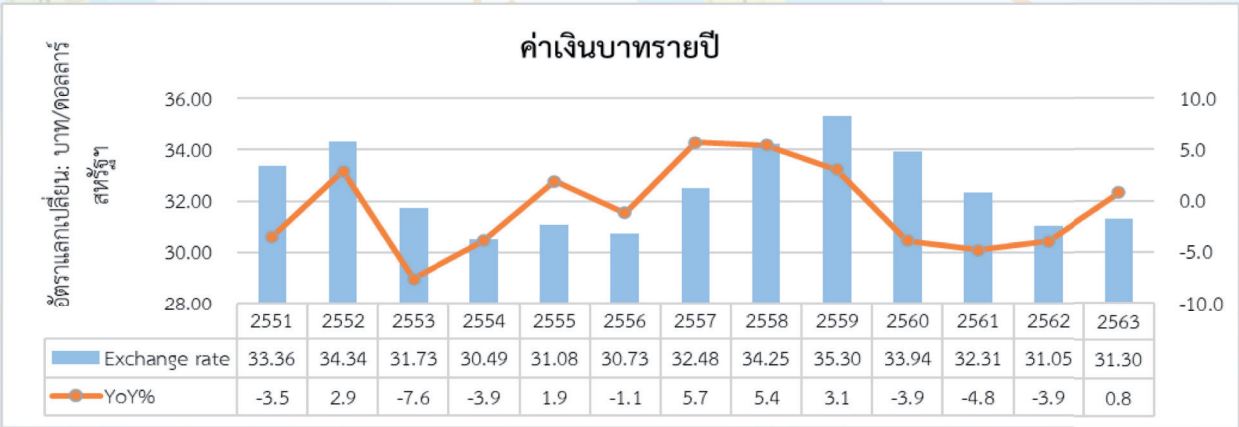
2.2 กระแสเงินทุนเคลื่อนย้ายมาสู่ในภูมิภาคเอเชียมากขึ้น เนื่องจากข่าวที่เป็นปัจจัยด้านบวกต่อเศรษฐกิจโลก ได้แก่

• การพัฒนาวัคซีนรักษาโรคไวรัส COVID-19 มีความคืบหน้ามากขึ้น ทำให้ความกังวลเกี่ยวกับภาวะการค้าและเศรษฐกิจโลกมีทิศทางที่ผ่อนคลายลง จึงมีแนวโน้มว่าเงินลงทุนจากนักลงทุนต่างชาติ (Fund Flow) จะไหลเข้ามาในภูมิภาคเอเชียมากขึ้น ซึ่งรวมถึงประเทศไทยด้วย และอาจเป็นสาเหตุหนึ่งที่ค่าเงินบาทเทียบดอลลาร์สหรัฐมีแนวโน้มแข็งค่ามากขึ้นตั้งแต่เดือนตุลาคมที่ผ่านมา

• ผลการเลือกตั้งประธานาธิบดีสหรัฐ ซึ่งทำให้นักลงทุนต่างประเทศมองว่าสถานการณ์เศรษฐกิจและตลาดการเงินมีแนวโน้มที่ผ่อนคลายลง จึงมีแนวโน้มที่จะย้ายเงินมาลงทุนในสินทรัพย์ที่มีความเสี่ยงและผลตอบแทนสูงขึ้น ได้แก่ ตลาดหุ้นในภูมิภาคเอเชียรวมถึงไทย ซึ่งกดดันทำให้ค่าเงินบาทมีแนวโน้มปรับตัวแข็งค่ามากขึ้น ทั้งนี้ จากการที่พรรคเดโมแครตของนายโจ ไบเด็น ได้ครองเสียงข้างมากและมีอำนาจเบ็ดเสร็จทั้งในทำเนียบขาว วุฒิสภา และสภาผู้แทนราษฎร หรือเป็นลักษณะของบลูเวฟ ซึ่งจะทำให้คณะบริหารของนายโจ ไบเดน สามารถออกมาตรการต่าง ๆ ได้รวมถึงมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจรอบใหม่เพื่อเยียวยาผลกระทบจากโรคโควิด-19 และการออกนโยบายขึ้นภาษีในประเทศ ซึ่งคาดว่าจะเป็นปัจจัยลบต่อทิศทางการลงทุนในตลาดทุนของสหรัฐ แต่จะเป็นปัจจัยเชิงบวกต่อตลาด Emerging Market (EM) หรือระบบเศรษฐกิจของตลาดเกิดใหม่ในแง่ว่าเงินลงทุนจากนักลงทุนต่างชาติจะไหลเข้ามาลงทุนในตลาดหุ้นเอเชีย รวมถึงตลาดหุ้นไทยมากขึ้น ซึ่งคาดว่าจะเป็นปัจจัยที่ทำให้ค่าเงินบาทยังคงมีแนวโน้มแข็งค่าต่อเนื่องไปจนถึงช่วงไตรมาสแรกของปี 2564

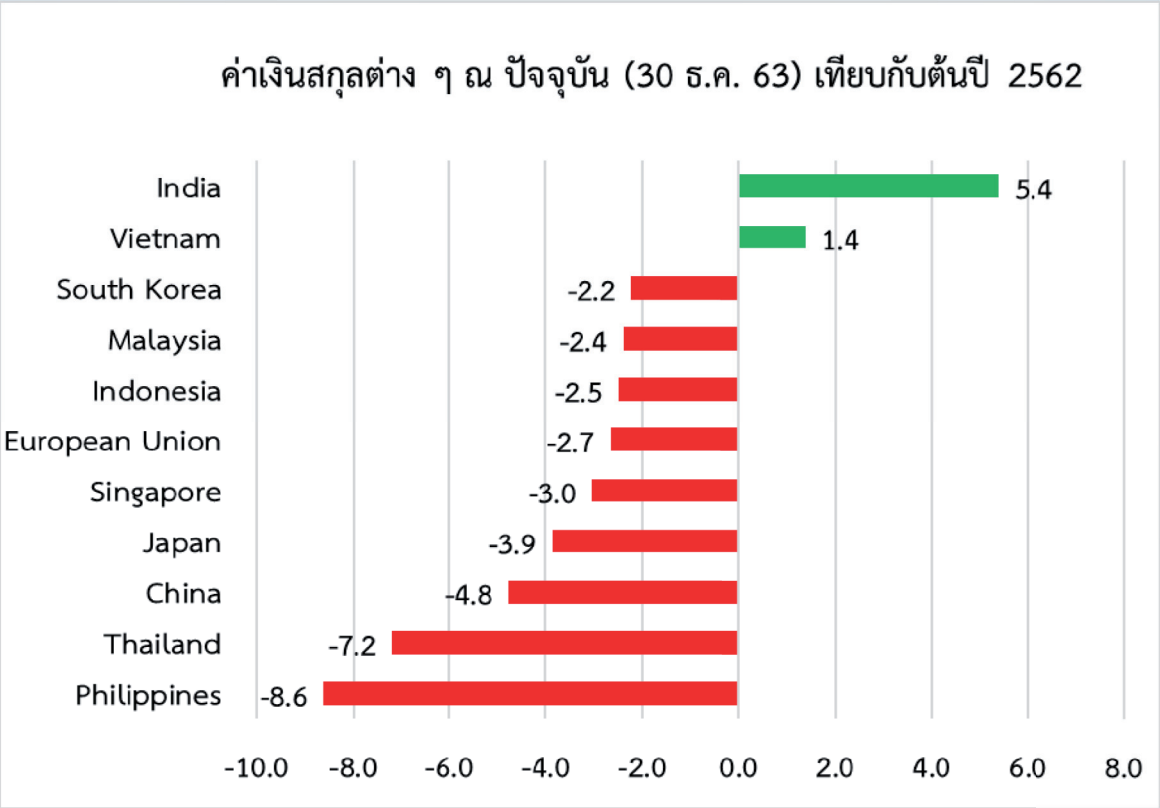
3. ค่าเงินบาทของไทยในปี 2563

อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ยรายปีตั้งแต่ปี 2551 - 2563 อยู่ที่ 30.49 - 35.30 บาท/ดอลลาร์สหรัฐฯ โดยตั้งแต่ปลายปี 2560 ค่าเงินบาทเริ่มแข็งค่าขึ้นเรื่อย ๆ ในขณะที่ปี 2563 ค่าเงินบาทมีอัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ยอยู่ที่ 31.30 บาท/ดอลลาร์ สหรัฐฯ (ตั้งแต่วันที่ 2 ม.ค. 2563 - 30 ธ.ค. 2563) โดยแข็งค่าขึ้นร้อยละ 0.1 เมื่อเทียบกับต้นปี 2563 และอ่อนค่าร้อยละ 0.8 เมื่อเทียบกับปี 2562 ทั้งนี้ ในปี 2560, ปี 2561 และปี 2562 อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ยอยู่ที่ 33.94, 32.31 และ 31.05 บาท/ดอลลาร์สหรัฐฯ ตามลำดับ



	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563
Exchange rate	33.36	34.34	31.73	30.49	31.08	30.73	32.48	34.25	35.30	33.94	32.31	31.05	31.30
YoY%	-3.5	2.9	-7.6	-3.9	1.9	-1.1	5.7	5.4	3.1	-3.9	-4.8	-3.9	0.8

หากเปรียบเทียบกับค่าเงินบาทกับค่าเงินสกุลต่าง ๆ ของประเทศคู่ค้าในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา พบว่า เมื่อเทียบกับต้นปี 2562 เงินบาทแข็งค่าร้อยละ 7.2 รองจากประเทศฟิลิปปินส์



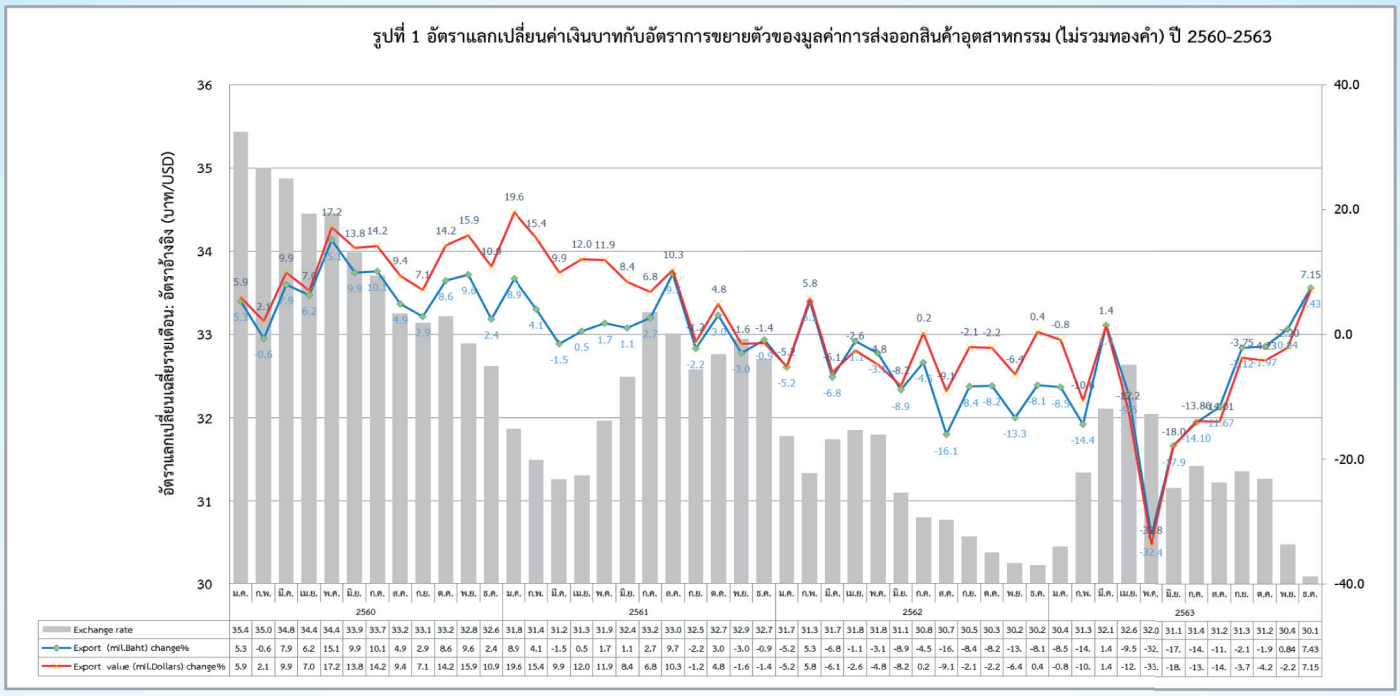
หมายเหตุ : อัตราแลกเปลี่ยน: อัตราอ้างอิง ณ วันที่ 30 ธ.ค. 2563 = 30.01 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ เทียบกับอัตราแลกเปลี่ยนต้นปี 2562 ณ วันที่ 2 ม.ค. 2562 = 32.35 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ

4. ค่าเงินบาทกับการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมของไทย

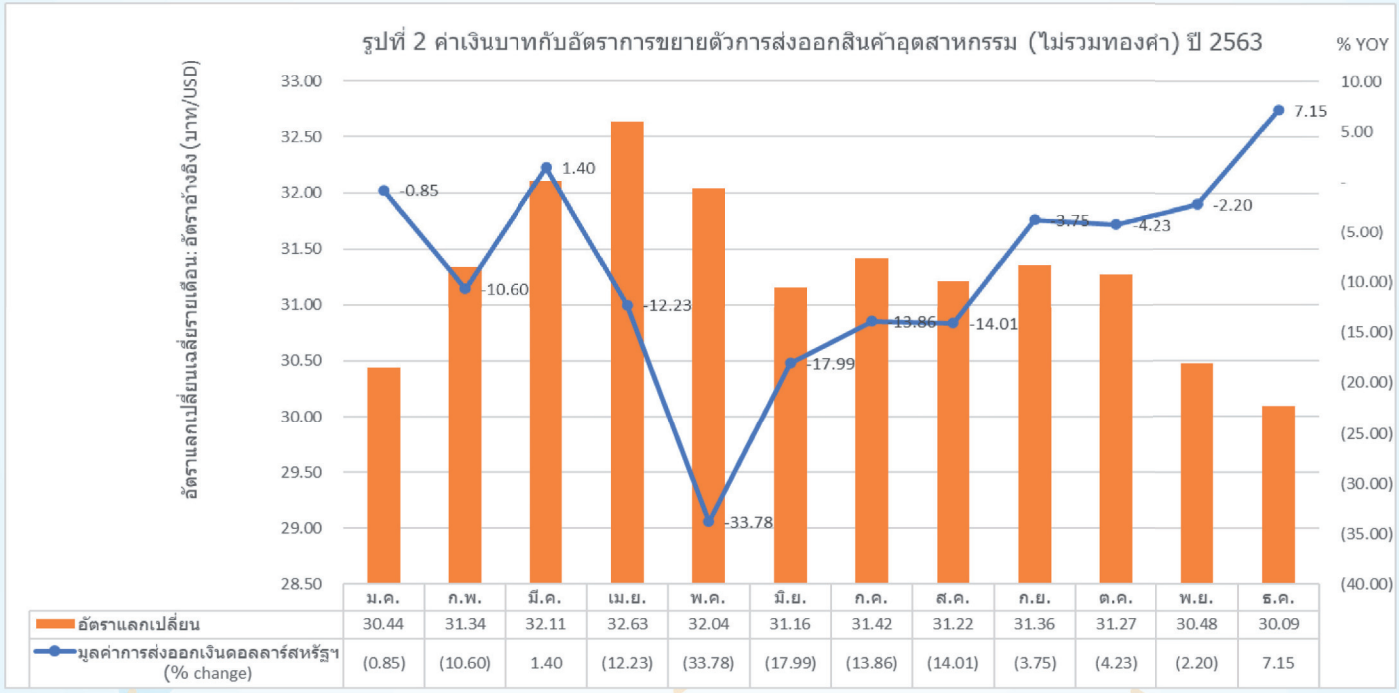
การส่งออกสินค้าอุตสาหกรรม (ไม่รวมทองคำ) ในปี 2563 มีมูลค่า 172,389 ล้านเหรียญสหรัฐฯ หดตัวร้อยละ 8.9 เมื่อเทียบกับปี 2562 สำหรับเดือนธันวาคม 2563 การส่งออกสินค้าอุตสาหกรรม (ไม่รวมทองคำ) มีมูลค่า 16,023 ล้านเหรียญสหรัฐ ขยายตัวร้อยละ 7.2 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปี 2562 หากพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างอัตราแลกเปลี่ยนค่าเงินบาทกับอัตราการขยายตัวของมูลค่าการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรม (ไม่รวมทองคำ) ตั้งแต่ปี 2560 - 2563 ทั้งในรูปเงินบาทและเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ พบว่าแนวโน้มการส่งออกในภาพรวมทั้งอุตสาหกรรม มีการเปลี่ยนแปลงที่สอดคล้องกับอัตราแลกเปลี่ยนค่าเงินบาทในบางช่วงเวลา ในขณะที่บางช่วงเวลาการส่งออกมีทิศทางไม่สอดคล้องกับค่าเงินบาท รายละเอียดแสดงได้ดังกราฟ รูปที่ 1 และ รูปที่ 2

ทั้งนี้หากพิจารณาในรายอุตสาหกรรม สินค้าอุตสาหกรรมที่มีสัดส่วนพึ่งพาการส่งออกมากกว่าร้อยละ 60 ได้แก่ อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า เครื่องปรับอากาศ ยางพาราและผลิตภัณฑ์ อาหารทะเลสดแช่เย็นแช่แข็ง อาหารทะเลกระป๋องและแปรรูป เสื้อผ้าสำเร็จรูป อัญมณีและเครื่องประดับ (กองสารสนเทศและดัชนีเศรษฐกิจอุตสาหกรรม) พิจารณาได้ดังนี้

4.1 อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า และเครื่องปรับอากาศ พบว่า ในช่วงต้นปี 2563 สินค้าอิเล็กทรอนิกส์มีแนวโน้มการส่งออกเพิ่มขึ้น และเริ่มปรับตัวลดลงในเดือนเมษายน ในขณะที่เครื่องใช้ไฟฟ้า และเครื่องปรับอากาศมีการส่งออกลดลงตั้งแต่ช่วงต้นปี และลดลงต่ำสุดในเดือนพฤษภาคม เนื่องจากสภาวะการระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ทำให้หลายประเทศมีการล็อคดาวน์ และหยุดกิจกรรม ซื้อขายต่าง ๆ ทำให้การนำเข้าสินค้าวัตถุดิบชะลอลง ส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่การผลิตชิ้นส่วนทำให้การสต๊อกสินค้าและชิ้นส่วนไม่เพียงพอ นอกจากนี้ประเทศคู่ค้าหลัก ได้แก่ สหรัฐอเมริกา ยุโรป ญี่ปุ่น อาเซียน และจีน ก็มีการปิดประเทศล็อคดาวน์เช่นเดียวกัน รวมถึงสถานการณ์เศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัว จึงทำให้ปริมาณการสั่งซื้อสินค้าเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ลดลง ต่อมาประมาณเดือนมิถุนายน เมื่อสถานการณ์การระบาดผ่อนคลายลง ทำให้ประเทศคู่ค้าต่าง ๆ เปิดประเทศเป็นปกติ ทำให้ปริมาณคำสั่งซื้อเริ่มกลับมาและแนวโน้มการส่งออกดีขึ้น โดยเฉพาะเครื่องใช้ไฟฟ้า และในช่วงครึ่งปีหลังพบว่า สินค้า

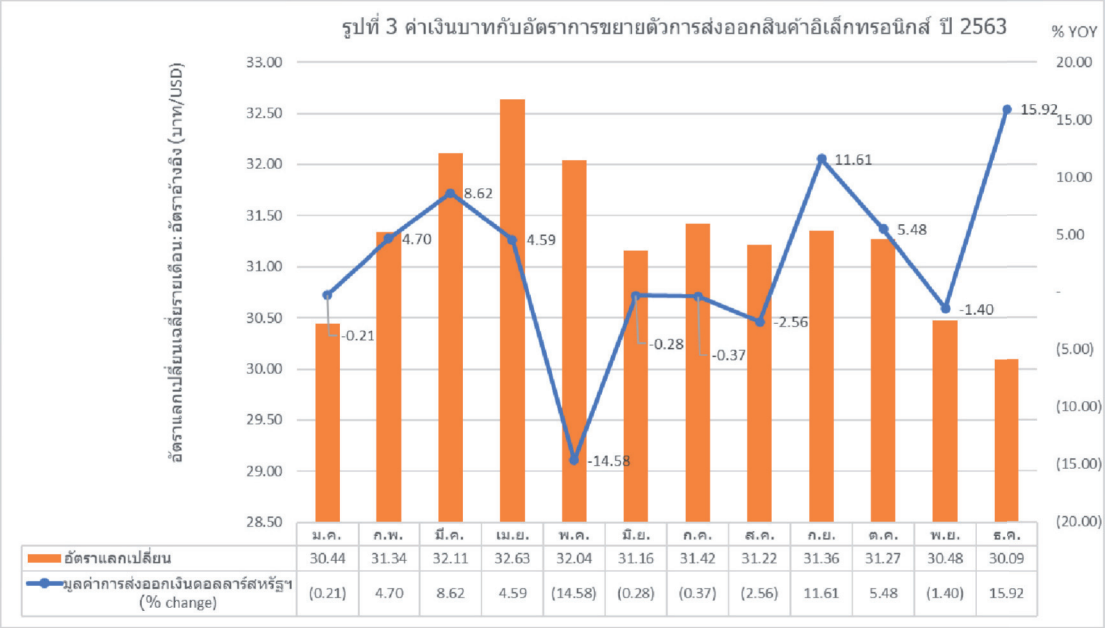


ที่มา : กระทรวงพาณิชย์ และธนาคารแห่งประเทศไทย



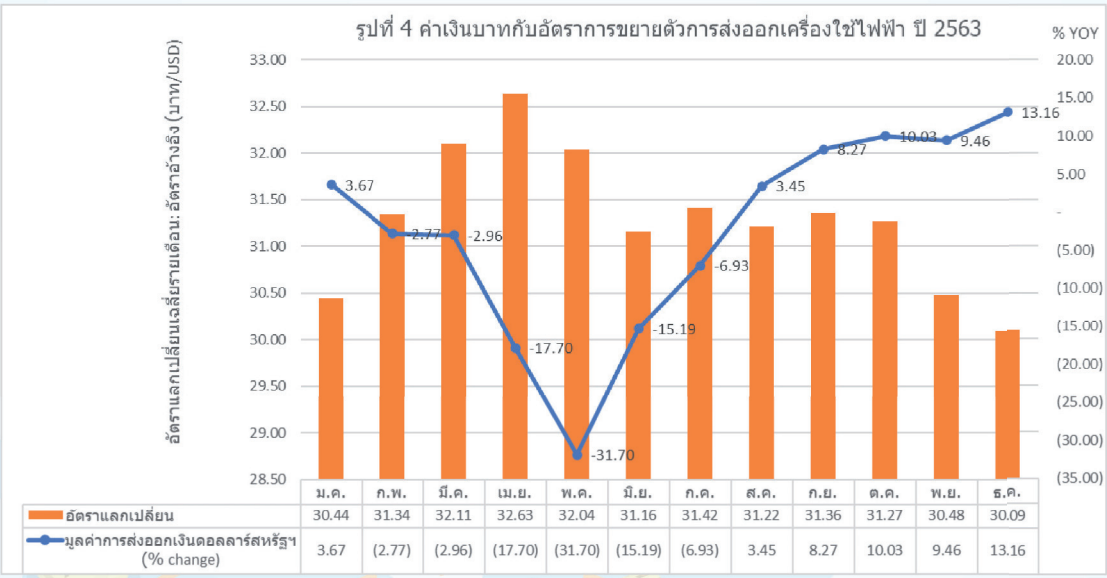
ที่มา : กระทรวงพาณิชย์ และธนาคารแห่งประเทศไทย

อิเล็กทรอนิกส์มีทิศทางการส่งออกลดลงซึ่งสอดคล้องกับอัตราแลกเปลี่ยนที่มีแนวโน้มแข็งค่าขึ้น ในขณะที่เครื่องใช้ไฟฟ้าและเครื่องปรับอากาศ กลับมีการส่งออกที่ขยายตัวสูงขึ้น ซึ่งไม่สอดคล้องกับทิศทางอัตราแลกเปลี่ยน ทั้งนี้ เนื่องจากบางกลุ่มสินค้าที่มีมูลค่าเพิ่มสูงจากการใช้เทคโนโลยี และมีต้นทุนบางส่วนจากการนำเข้าวัตถุดิบ จึงทำให้อัตราแลกเปลี่ยนอาจส่งผลกระทบต่อราคาและปริมาณการส่งออกสินค้าไม่มาก ในขณะที่มีปัจจัยอื่น ๆ ส่งผลกระทบมากกว่า เช่น ภาวะเศรษฐกิจและความต้องการของประเทศคู่ค้า รายละเอียดแสดงในกราฟรูปที่ 3 - 5



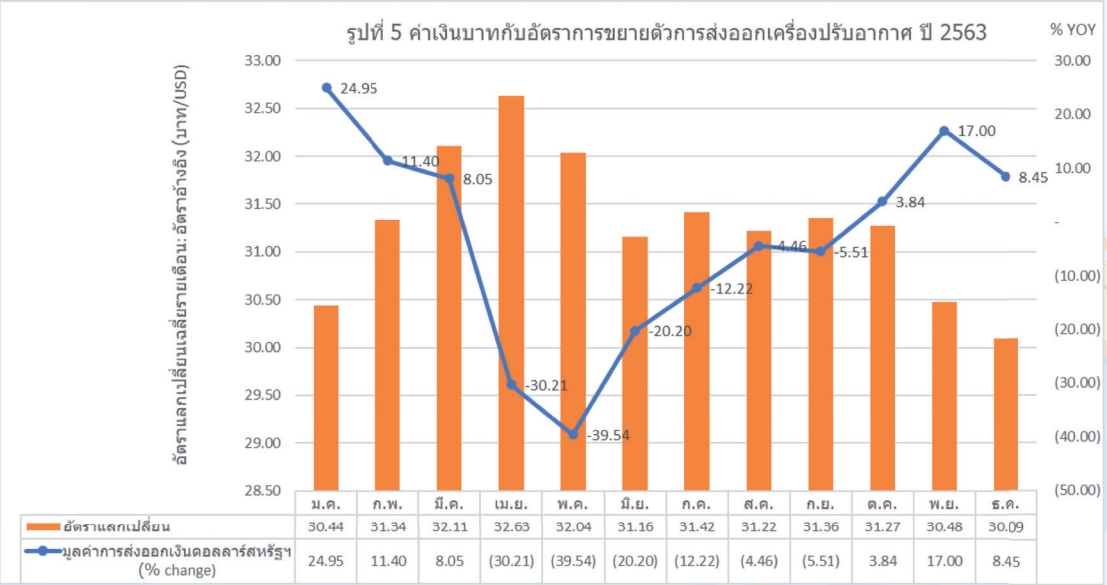
	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.
อัตราแลกเปลี่ยน	30.44	31.34	32.11	32.63	32.04	31.16	31.42	31.22	31.36	31.27	30.48	30.09
มูลค่าการส่งออกเงินดอลลาร์สหรัฐฯ (% change)	(0.21)	4.70	8.62	4.59	(14.58)	(0.28)	(0.37)	(2.56)	11.61	5.48	(1.40)	15.92

ที่มา : กระทรวงพาณิชย์ และธนาคารแห่งประเทศไทย



	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.
อัตราแลกเปลี่ยน	30.44	31.34	32.11	32.63	32.04	31.16	31.42	31.22	31.36	31.27	30.48	30.09
มูลค่าการส่งออกเงินดอลลาร์สหรัฐฯ (% change)	3.67	(2.77)	(2.96)	(17.70)	(31.70)	(15.19)	(6.93)	3.45	8.27	10.03	9.46	13.16

ที่มา : กระทรวงพาณิชย์ และธนาคารแห่งประเทศไทย



	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.
อัตราแลกเปลี่ยน	30.44	31.34	32.11	32.63	32.04	31.16	31.42	31.22	31.36	31.27	30.48	30.09
มูลค่าการส่งออกเงินดอลลาร์สหรัฐฯ (% change)	24.95	11.40	8.05	(30.21)	(39.54)	(20.20)	(12.22)	(4.46)	(5.51)	3.84	17.00	8.45

ที่มา : กระทรวงพาณิชย์ และธนาคารแห่งประเทศไทย

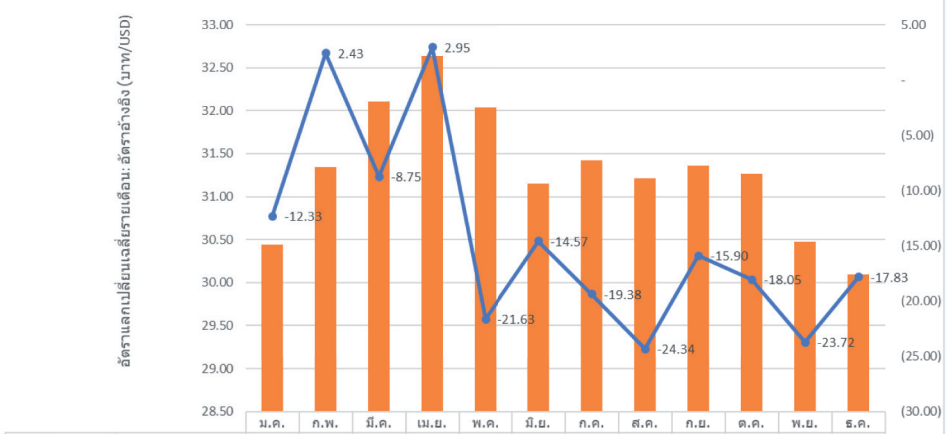
4.2 อาหารทะเลแช่เย็นแช่แข็ง

สินค้าส่งออกที่สำคัญในกลุ่มนี้ ได้แก่ กุ้งสดแช่เย็นแช่แข็ง การส่งออกมีการขยายตัวในเดือนกุมภาพันธ์ และเดือนเมษายนเท่านั้น สำหรับเดือนพฤษภาคมหดตัวมากที่สุด ร้อยละ 21.63 เนื่องจากสภาวะการระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ทำให้เกิดผลกระทบทั้งในภาคการผลิตในประเทศและการส่งออกไปต่างประเทศ เนื่องจากการส่งออก กุ้งทะเลเป็นการผลิตไซส์กุ้งตามคำสั่งซื้อจากต่างประเทศ ดังนั้น เมื่อประเทศคู่ค้ามีการล็อคดาวน์ประเทศ และคำสั่งซื้อน้อยลง การเพาะเลี้ยงกุ้งในประเทศจะได้รับผลกระทบซึ่งมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับความสามารถในการรับความเสี่ยงของผู้ประกอบการ ซึ่งอาจมีบางส่วนหยุดเลี้ยงหรืออาจต้องเลิกกิจการหากแบกรับภาวะขาดทุนไม่ไหว สำหรับในเดือนมิถุนายนจนถึงช่วงปลายปี พบว่า แนวโน้มการส่งออกยังหดตัวเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันในปีก่อน ซึ่งคาดว่าแม้การระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 จะคลี่คลายลง และผลกระทบจากการแข็งค่าของเงินบาทจะมีไม่มาก แต่เนื่องจากการเลี้ยงกุ้งเพื่อการส่งออกของไทยยังมีปัญหาเชิงโครงสร้างที่สำคัญ คือ ต้นทุนการเลี้ยงที่สูงทำให้ส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันกับคู่แข่ง และปัญหาโรคระบาดในกุ้งที่ยังพบในหลายพื้นที่ของประเทศไทย รายละเอียดแสดงในกราฟรูปที่ 6

4.3 อาหารทะเลกระป๋องและแปรรูป

สินค้าส่งออกที่สำคัญในกลุ่มนี้ ได้แก่ ปลาทูน่ากระป๋อง ซึ่งใช้วัตถุดิบจากการนำเข้าจากต่างประเทศทั้งหมด ดังนั้น ผู้ประกอบการจะนำเข้าวัตถุดิบมาสต็อกในช่วงที่วัตถุดิบมีราคาถูก หรือช่วงที่ค่าเงินบาทแข็ง แล้วนำมาผลิตปลากระป๋องตามปริมาณคำสั่งซื้อ ซึ่งหากพิจารณาในปี 2563 ตั้งแต่ต้นปีจนถึงเดือนมิถุนายน พบว่า อาหารทะเลกระป๋องซึ่งรวมถึง ปลาทูน่ากระป๋องมีอัตราการขยายตัวของมูลค่าการส่งออกที่สูง (มากที่สุดในเดือนมิถุนายน ร้อยละ 21.37 เทียบกับเดือนเดียวกันในปีก่อน) เนื่องจากสถานการณ์ช่วงที่เชื้อไวรัส COVID-19 แพร่ระบาด ประชาชนในหลายประเทศทั่วโลกส่วนใหญ่ไม่นิยมรับประทานอาหารภายในร้าน จึงมีความต้องการซื้อสินค้าและอาหารที่สามารถเก็บไว้ได้นานมากขึ้น ซึ่งอาหารทะเลกระป๋องเป็นทางเลือกที่น่าสนใจและมีราคาไม่สูง สำหรับในช่วงครึ่งปีหลังเมื่อสถานการณ์การแพร่ระบาดเชื้อไวรัส COVID-19 ผ่อนคลายลง ความต้องการของตลาดโลกจึงมีแนวโน้มลดลง รวมถึงผลกระทบบางส่วนจากค่าเงินบาทที่แข็งค่าขึ้น จึงทำให้การส่งออกลดลง รายละเอียดแสดงในกราฟรูปที่ 7

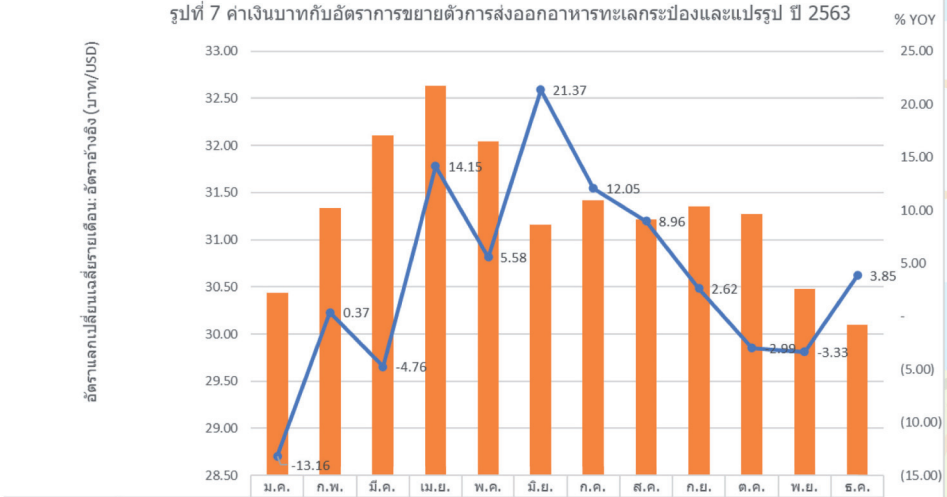
รูปที่ 6 ค่าเงินบาทกับอัตราการขยายตัวการส่งออกสินค้าอาหารทะเลแช่เย็นแช่แข็ง ปี 2563



	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.
อัตราแลกเปลี่ยน	30.44	31.34	32.11	32.63	32.04	31.16	31.42	31.22	31.36	31.27	30.48	30.09
มูลค่าการส่งออกเงินดอลลาร์สหรัฐฯ (% change)	(12.33)	2.43	(8.75)	2.95	(21.63)	(14.57)	(19.38)	(24.34)	(15.90)	(18.05)	(23.72)	(17.83)

ที่มา : กระทรวงพาณิชย์ และธนาคารแห่งประเทศไทย

รูปที่ 7 ค่าเงินบาทกับอัตราการขยายตัวการส่งออกอาหารทะเลกระป๋องและแปรรูป ปี 2563



	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.
อัตราแลกเปลี่ยน	30.4396	31.3392	32.1078	32.6341	32.0391	31.1561	31.4171	31.2168	31.3565	31.2689	30.4766	30.0944
มูลค่าการส่งออกเงินดอลลาร์สหรัฐฯ (% change)	(13.16)	0.37	(4.76)	14.15	5.58	21.37	12.05	8.96	2.62	(2.99)	(3.33)	3.85

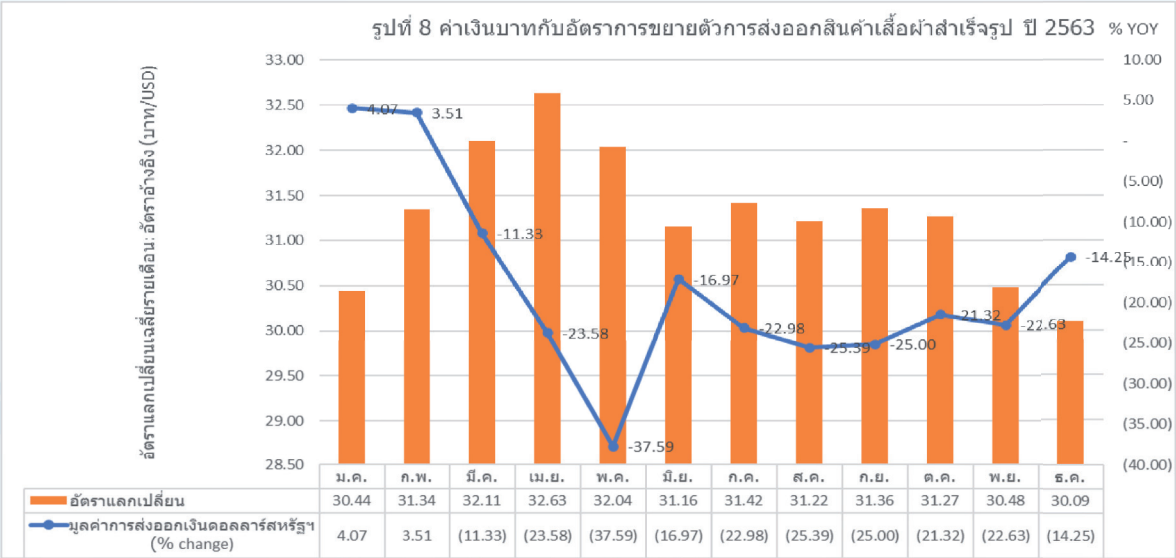
ที่มา : กระทรวงพาณิชย์ และธนาคารแห่งประเทศไทย

4.4 เสื้อผ้าสำเร็จรูป และอัญมณีและเครื่องประดับ (ไม่รวมทอง)

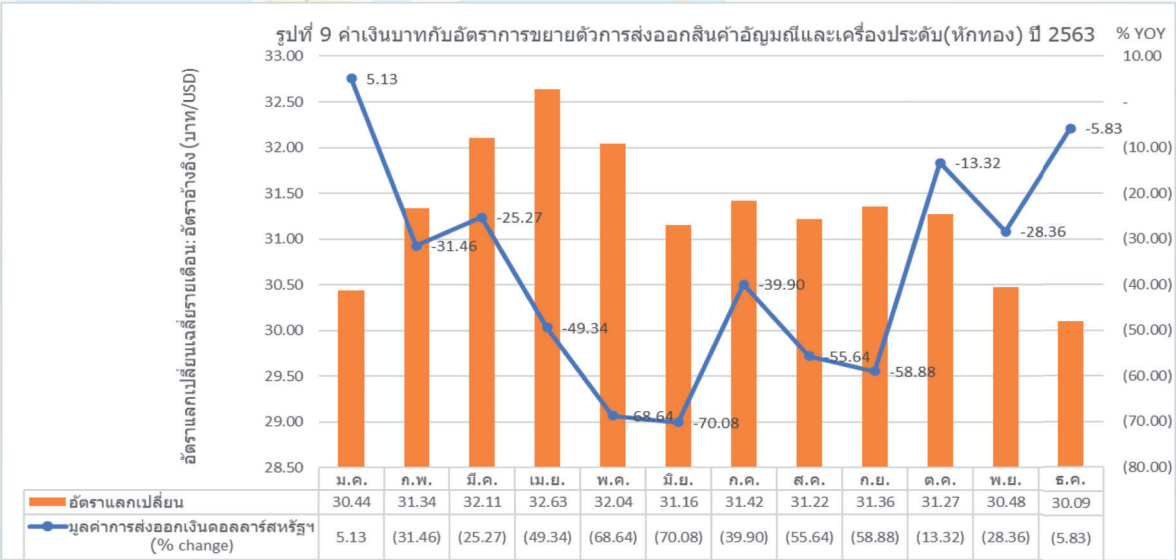
ในช่วงต้นปี 2563 อัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทมีแนวโน้มอ่อนค่า ทำให้การส่งออกสินค้ากลุ่มนี้เพิ่มขึ้น จนกระทั่งมีสถานการณ์การแพร่ระบาดเชื้อไวรัส COVID-19 ในระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ - มีนาคม เนื่องจากบริษัท/ห้าง/ร้านต่าง ๆ ของประเทศคู่ค้าปิดตัวลง ทำให้ปริมาณการสั่งซื้อชะลอตัวลง การส่งออกจึงมีแนวโน้มลดลง และหดตัวต่ำสุดในเดือนพฤษภาคม เช่นเดียวกับสินค้าอื่น ๆ ในภาคอุตสาหกรรม และเริ่มมีแนวโน้มฟื้นตัวในช่วงครึ่งปีหลัง เมื่อประเทศคู่ค้ากลับมาเปิดประเทศ จึงเริ่มมีปริมาณการสั่งซื้อจากต่างประเทศ รวมถึงการใช้มาตรการผ่อนคลายภายในประเทศของภาครัฐ ทำให้บริษัท/ห้าง/ร้านต่าง ๆ เริ่มกลับมาดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจได้ตามปกติ แต่การที่แนวโน้มการส่งออกจะกลับมาฟื้นตัวเท่ากับสถานการณ์ปกติอาจต้องใช้เวลา เนื่องจากเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าอาจได้รับผลกระทบทำให้ไม่สามารถซื้อสินค้าได้ในปริมาณเท่าเดิม สินค้ากลุ่มนี้ส่งไปตลาดคู่ค้าที่สำคัญ ได้แก่ สหรัฐอเมริกา จีน ยุโรป และญี่ปุ่นรายละเอียดแสดงในกราฟรูปที่ 8 - 9

4.5 ยางพาราและผลิตภัณฑ์

สินค้าในกลุ่มนี้ประกอบด้วย ยางพาราที่เป็นวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ของยางพารา ได้แก่ ยางยานพาหนะ ถุงมือยาง ยางรัดของ หลอดและท่อ เป็นต้น ตลาดส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ สหรัฐอเมริกา จีน และญี่ปุ่น โดยมีสัดส่วนการส่งออกประมาณ 80% ของผลผลิตในประเทศทั้งหมด ซึ่งการส่งออกสินค้ากลุ่มนี้ได้รับผลกระทบจากการระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ในช่วงเดือนพฤษภาคมเช่นเดียวกัน แต่หลังจากที่สถานการณ์เริ่มผ่อนคลายทั้งในประเทศและต่างประเทศ พบว่า แนวโน้มการส่งออกปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องจนถึงช่วงปลายปี 63 เนื่องจากมีผลิตภัณฑ์ถุงมือยางที่ตลาดโลก มีความต้องการสูงเพื่อนำมาใช้ประโยชน์ในทางการแพทย์ รวมถึงความต้องการยาง



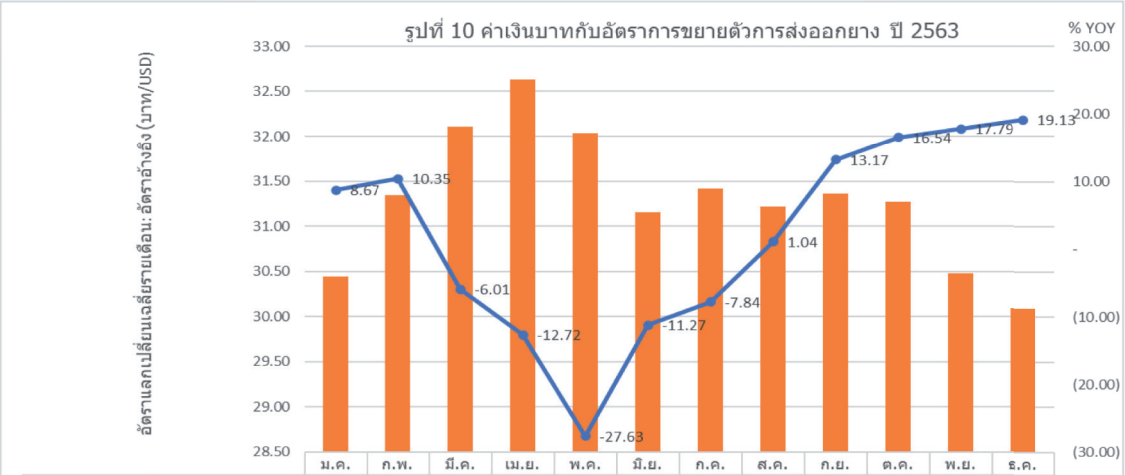
ที่มา : กระทรวงพาณิชย์ และธนาคารแห่งประเทศไทย



ที่มา : กระทรวงพาณิชย์ และธนาคารแห่งประเทศไทย

วัตถุดิบเพิ่มขึ้น เนื่องจากบริษัทในประเทศคู่ค้าต่าง ๆ เริ่มกลับมาทำการผลิตสินค้า ซึ่งปัจจุบันการซื้อขายยางพาราเป็นการกำหนดราคาจากตลาดสัญญาซื้อขายล่วงหน้า (Thailand Futures Exchange) จึงทำให้ผลกระทบจากความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนมีน้อยลง นอกจากนี้ ราคายางพารา ขึ้นอยู่กับปัจจัยอื่น ๆ ได้แก่ ภาวะเศรษฐกิจโลก ราคาน้ำมัน ราคายางสังเคราะห์ นโยบายทางการค้า และปริมาณวัตถุดิบในสต็อกของประเทศคู่ค้า รายละเอียดแสดงในกราฟรูปที่ 10

มาแลกเป็นเงินบาทได้ตาม rate ที่ทำสัญญาไว้กับธนาคาร สำหรับการนำเข้าสินค้าก็สามารถทำได้เช่นเดียวกันกับการส่งออก อย่างไรก็ตาม ยังมีปัจจัยอื่น ๆ ที่สามารถส่งผลกระทบต่อการส่งออก ได้แก่ รายได้และเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้า ปัญหาเชิงโครงสร้างในเศรษฐกิจทั้งที่มาจากภายนอกและภายในประเทศ ดังนั้น เมื่อพิจารณาในประเด็นอัตราแลกเปลี่ยนและการแข็งค่าของค่าเงินบาทตลอดช่วงที่ผ่านมานั้น พบว่าเป็นเพียงปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลกระทบต่อภาคการส่งออกไทยเท่านั้น



	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.
อัตราแลกเปลี่ยน	30.44	31.34	32.11	32.63	32.04	31.16	31.42	31.22	31.36	31.27	30.48	30.09
มูลค่าการส่งออกเงินดอลลาร์สหรัฐฯ (% change)	8.67	10.35	(6.01)	(12.72)	(27.63)	(11.27)	(7.84)	1.04	13.17	16.54	17.79	19.13

ที่มา : กระทรวงพาณิชย์ และธนาคารแห่งประเทศไทย

จากข้อมูลที่แสดงข้างต้นจะเห็นได้ว่า แนวโน้มการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมจะมีความสัมพันธ์กับทิศทางอัตราแลกเปลี่ยนค่าเงินบาทในบางช่วงเวลา โดยมักเป็นช่วงที่ไม่มีปัจจัยอื่น ๆ ที่ส่งผลกระทบรุนแรงต่อเศรษฐกิจโลก แต่หากเป็นช่วงที่มีวิกฤติต่าง ๆ ที่รุนแรงระดับโลก เช่น การระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 เศรษฐกิจโลกซบเซา การเลือกตั้งของประเทศมหาอำนาจซึ่งมีผลต่อนโยบายทางการค้า หรือปัจจัยจากภายในของประเทศคู่ค้า เช่น ภัยธรรมชาติ การเมืองภายในประเทศ ซึ่งสามารถเป็นได้ทั้งปัจจัยด้านบวกและด้านลบ แต่หากมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจคู่ค้าโดยรวมแล้ว ส่วนใหญ่จะส่งผลให้แนวโน้มการส่งออกไม่สอดคล้องกับทิศทางอัตราแลกเปลี่ยน นอกจากนี้ ในปัจจุบันผู้ประกอบการส่วนใหญ่นิยมทำสัญญาซื้อหรือขายเงินตราต่างประเทศในอนาคต ณ อัตราแลกเปลี่ยนที่กำหนดไว้ล่วงหน้า (forward rate) ซึ่งเป็นการทำธุรกรรมกับธนาคารพาณิชย์เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนในแต่ละวัน โดยสามารถทำสัญญาได้ทั้งการซื้อ forward rate เพื่อการนำเข้าสินค้า และการขาย forward rate เพื่อการส่งออกสินค้า โดยธนาคารจะมีการคิดดอกเบี้ยตามอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินต่าง ๆ ซึ่งจะทำให้เมื่อผู้ประกอบการขายสินค้าได้รับเงินตราต่างประเทศสามารถ

จัดทำโดย :
นายนเรศ กิจจาพัฒนาพันธ์

แหล่งข้อมูลอ้างอิง :

1.https://www.caf.co.th/article/Exchange-rate-factors.html#gref
2.https://www.moneybuffalo.in.th/business-economy/%E0%B8%97%E0%B8%B3%E0%B9%84%E0%B8%A1-%E0%B8%84%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B9%80%E0%B8%87%E0%B8%B4%E0%B8%99%E0%B8%9A%E0%B8%B2%E0%B8%97%E0%B9%81%E0%B8%82%E0%B9%87%E0%B8%87
3.รายงานการวิเคราะห์ข้อมูลและแนวโน้มอุตสาหกรรม, กองสารสนเทศและดัชนีเศรษฐกิจอุตสาหกรรม
4.ธนาคารแห่งประเทศไทย. (2561). ผลกระทบของอัตราแลกเปลี่ยนต่อเศรษฐกิจไทย. รายงานนโยบายการเงิน. มิถุนายน 2561.
5.https://www.tfex.co.th/th/about/glance.html
6.สอบถามข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ กองนโยบายอุตสาหกรรมรายสาขา 1 และกองนโยบายอุตสาหกรรมรายสาขา 2
7.http://tradereport.moc.go.th/TradeThai.aspx
8.https://www.bangkokbiznews.com/news/detail/916180
9.https://thestandard.co/blue-wave-pushed-thai-stocks-to-be-above-1500-points-again/

นายดุสิต อนันตรักษ์

ผู้เชี่ยวชาญด้านการชี้นำ และเตือนภัยภาคอุตสาหกรรม

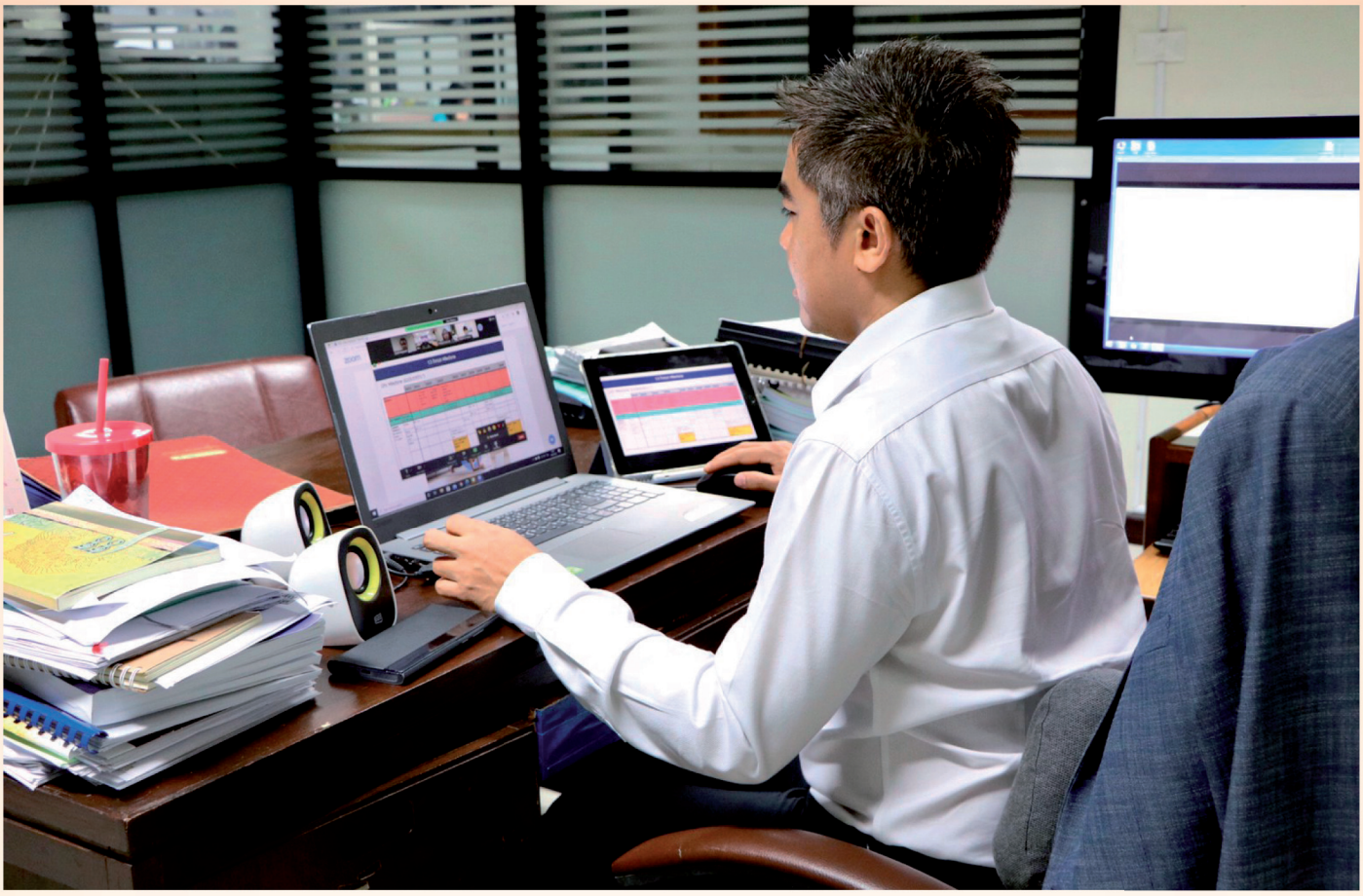
วารสารฯ ฉบับนี้ขอแนะนำ
ให้ทุกท่านได้รู้จักกับอีกหนึ่งผู้บริหาร
คนสำคัญของ สศอ. ที่มีบทบาท
และประสบการณ์ในการขับเคลื่อน
งานสำคัญของ สศอ. กับ
นายดุสิต อนันตรักษ์
ผู้เชี่ยวชาญด้านการชี้นำ
และเตือนภัยภาคอุตสาหกรรม

อยากให้เล่าว่า
ทำไมจึงมารับราชการ

ในปี 2535 ผมเรียนจบปริญญาตรีที่วิศวะเครื่องกล จุฬาฯ ช่วงนั้นอุตสาหกรรมก่อสร้างบูมมาก ตึกใหญ่ขึ้นทั่วกรุงเทพ วิศวกรทุกสาขา ทั้งโยธา ไฟฟ้า เครื่องกล และสิ่งแวดล้อม เป็นที่ต้องการของตลาด เงินเดือนเริ่มต้นของวิศวกรจบใหม่ 13,000 บาท ไม่รวมค่าน้ำมัน/ค่าวิชาชีพ ผมจึงเบนเข็มไปทำงานเอกชน งานหลักคือการออกแบบงานระบบภายในอาคาร เช่น ระบบปรับอากาศ ระบายอากาศ สุขาภิบาล และป้องกันอัคคีภัย หรือ บางช่วงก็เปลี่ยนบรรยากาศไปเป็นวิศวกรคุมงานบ้าง สลับกันไป... ต่อมา ปี 2539 ผมไปเรียนต่อปริญญาโทด้านบริหารธุรกิจ ธรรมศาสตร์ (หลักสูตรภาคค่ำ เรียนไปด้วยทำงานไปด้วย) เพราะเป็นค่านิยมของวิศวกรสมัยโน้น นึกแล้วก็ขำ จำได้ว่า คืนก่อนสอบข้อเขียนเรียนต่อโท ผมยังไปกินเหล้าเมาและเคลียร์ปัญหาชีวิตให้เพื่อนร่วมงานอยู่เลย พอวันรุ่งขึ้น ก็ไปสอบต่อ ทั้งที่ยังไม่สร่างเมา ห้ามเลียนแบบนะครับ

ช่วงปี 2540 - 2541 ประเทศไทยเกิดวิกฤตต้มยำกุ้ง ฟองสบู่แตก การก่อสร้างตึก/อาคารที่ทำอยู่ได้รับผลกระทบอย่างมาก งานออกแบบตึกใหม่แทบไม่มีเลย งานคุมงานก่อสร้างบางโครงการก็โดนชักดาบ บริษัทฯ ไม่มีรายได้ จึงต้องลดค่าใช้จ่ายด้วยการตัดเงินตอบแทนวิศวกร เริ่มจากตัดค่าน้ำมัน/ค่าวิชาชีพ และสุดท้ายคือลดเงินเดือน ตอนนั้น ก็แย่เหมือนกันครับ เพราะไม่เคยคิดมาก่อนเลยว่า ชีวิตคนเรามีขึ้นมีลง ปกติจะมองโลกสวยว่าชีวิตตัวเองต้องวิ่งขึ้นอย่างเดียว ... พอมาปลายปี 2541 ช่วงเรียนโทปีสุดท้าย ผมกับเพื่อน ๆ ได้มีโอกาสไปสัมภาษณ์ผู้จัดการแผนกจัดซื้อของบริษัทมหาชนแห่งหนึ่ง เพื่อทำโปรเจคจบเกี่ยวกับการใช้พลาสติกย่อยสลายได้ เมื่อสัมภาษณ์เสร็จ จู่ ๆ ผู้จัดการคนนี้ก็ถามผมคนเดียวว่า “ทำไมน้องไม่ทำงานราชการ” ผมไม่รู้หรอกว่า ทำไมเขาจึงถามผมแบบนั้น รู้แต่ว่า ผมให้คำตอบไปแบบมั่นหน้ามาก (ไม่กล้าเล่าคำตอบ) วันนั้น น่าจะเป็นครั้งแรกเลยครับที่เริ่มมีคำว่า “รับราชการ” เข้ามาในหัว

เมื่อเรียนจบบริหารแล้ว ผมก็ยังทำงานออกแบบด้านวิศวกรรมอยู่ แต่ไม่ได้ทำเกี่ยวกับงานอาคารแล้ว เป็นงานเกี่ยวกับสถานีระบายน้ำของกรุงเทพฯ วันหนึ่ง เหตุการณ์บางอย่างทำให้ต้อง “คิดใหม่ ทำใหม่” ความคิดแบบเดิมตั้งแต่จบปริญญาตรี คือ ผมทำตัวเป็นนก บินไปทุกแห่งอย่างเสรีตามใจต้องการ ทั้งการเลือกงาน/เลือกเส้นทางชีวิต ตัดสินใจเองทั้งหมด ซึ่งการเลือกของผมในบางคราว พ่อกับแม่ขัดใจมาก ... ความคิดแบบใหม่ คือ ผมเปลี่ยนตัวเองจากนกมาเป็นขนนก ไม่เลือกอะไรแล้ว ลอยไปตามลมอย่างเดียว โชคชะตาอยากให้เป็นอะไรก็ส่งสัญญาณมา ผมจะเดินตามโดยไม่บิดพริ้ว อาจารย์ท่านหนึ่งแนะนำให้รับราชการ ก็รับฟังอย่างดีและไม่เถียงแบบมั่นหน้าเหมือนเคย แม่บอกให้ไปสอบ กพ. โดยใช้วุฒิปริญญาโททิ้งไว้ ก็ไปสอบตามใจแม่ เมื่อสอบผ่านแล้ว วันหนึ่ง นั่งเล่นอยู่หน้าบ้าน



(ร้อยวันพันปี ไม่เคยออกมานั่งเลย) มีบุรุษไปรษณีย์มาส่งจดหมายเรียกตัวให้มาสอบข้อเขียนที่สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.) ผมก็ไปสอบ แล้วตามด้วยสอบสัมภาษณ์ สุดท้าย สศอ. รับเข้ามาทำงาน ผมก็บอกตัวเองว่า เอาวะ ไหน ๆ ลมพัดมาทางนี้แล้ว ก็ไปให้สุดซอยเลย จึงตัดสินใจลอยจากภาคเอกชน เงินเดือนสุดท้าย 33,XXX บาท ไม่รวมโบนัส มารับราชการเงินเดือนเริ่มต้น 7,780 บาท ชีวิตเหมือนนิยายไหมครับ?

รับราชการ
ที่สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมมาตลอด

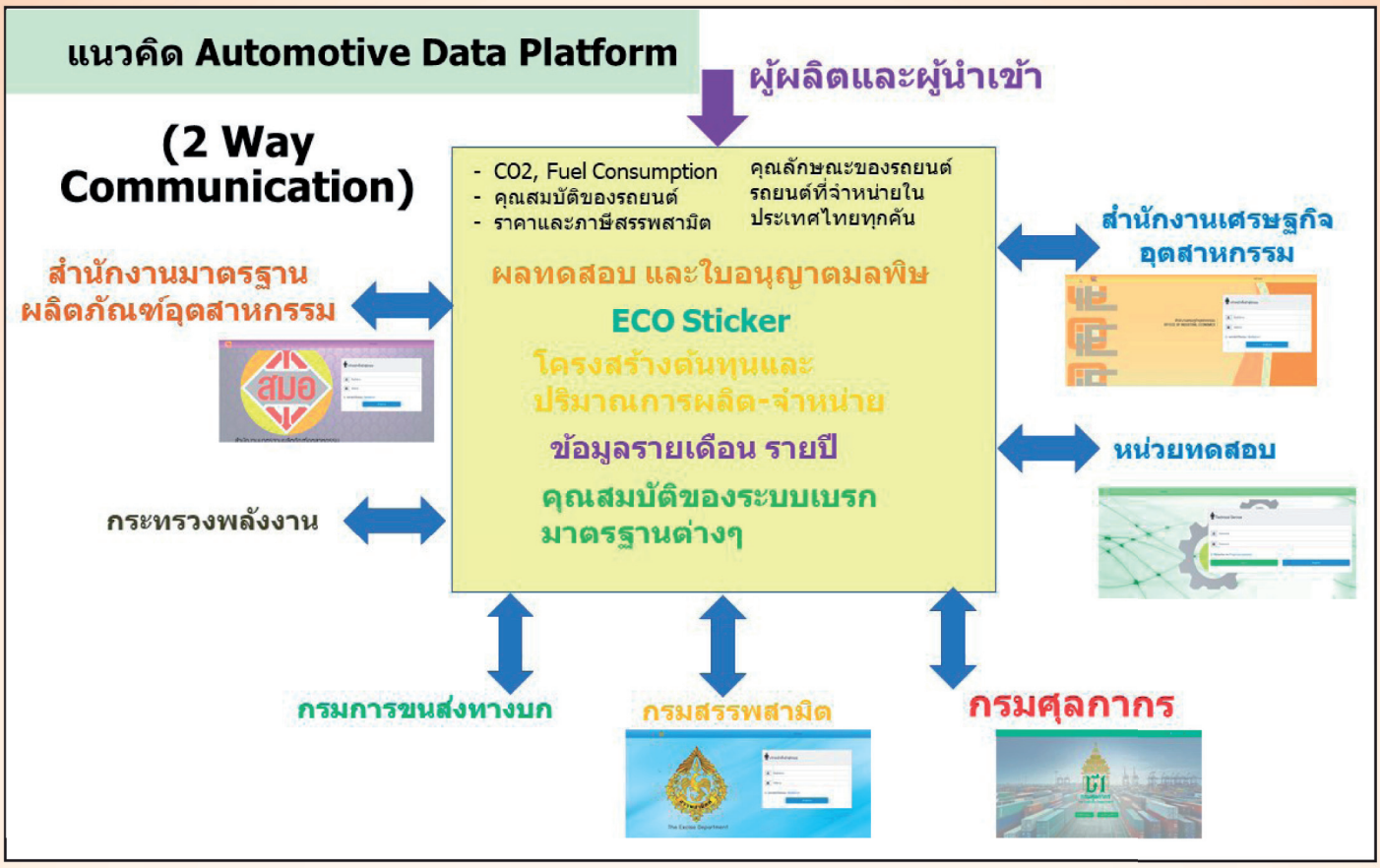
ผมเข้าทำงานที่ สศอ. วันแรก คือวันที่ 24 กรกฎาคม 2543 มาเป็นคนแรกของการรับสมัครรุ่นนั้นเลยครับ ในขณะที่เพื่อนคนอื่นเลือกมาต้นเดือนหรือกลางเดือนสิงหาคม ... ผมบรรจุเป็นนักวิชาการอุตสาหกรรมในกลุ่มปิโตรเลียมและปิโตรเคมี งานหลักที่รับผิดชอบช่วงแรกคือ การติดตามดัชนีอุตสาหกรรม (MPI) ของผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่นปิโตรเลียม ต้องบอกก่อนว่างานดัชนีอุตสาหกรรมเป็นงาน Signature ของ สศอ. เลยครับ โดย สศอ. จะทำการสำรวจ จัดเก็บ รวบรวมข้อมูลจากผู้ประกอบการเป็นประจำทุกเดือน เพื่อจัดทำสถิติและดัชนีอุตสาหกรรมรายเดือนตามกลุ่มและผลิตภัณฑ์ที่สำคัญต่อภาคอุตสาหกรรม โดยข้อมูลประกอบด้วยปริมาณการผลิต ปริมาณการจำหน่าย มูลค่าการจำหน่าย ปริมาณสินค้าสำเร็จรูปคงคลังและกำลังการผลิต ... ความยากของงานดัชนีในตอนนั้น คือการอธิบายว่า ตัวเลขดัชนีรายเดือนที่เปลี่ยนแปลงไป มีสาเหตุมาจากปัจจัยใด ซึ่งบางครั้ง ตัวเลขดัชนีอุตสาหกรรมซึ่งคำนวณจากกลุ่มตัวอย่างตามกระบวนการทางสถิติ (ไม่ใช่กลุ่มประชากร 100%) มีความแตกต่างจากตัวเลขปริมาณการผลิตจากทุกโรงงานรวมกัน (กลุ่มประชากร 100%) หรือตัวเลขดัชนีสวนทางกับความเห็นของผู้ประกอบการ ดังนั้น การทำงานส่วนนี้จึงต้องใช้ทั้งศาสตร์และศิลป์ในการคิดวิเคราะห์พอสมควร นอกจากนี้แล้วในบางเดือน ผมและเพื่อน ๆ ยังต้องทำการคาดการณ์สภาวะอุตสาหกรรมในอนาคตอีกด้วย ทำให้งานยากขึ้นไปอีก หนึ่งสเต็ปพวกเราชาว สศอ. ยังพูดติดตลกกันเองว่า ควรเปลี่ยนชื่อตำแหน่งจากนักวิชาการอุตสาหกรรม มาเป็น เทพธิดาพยากรณ์ น่าจะเหมาะสมกว่า

เมื่อทำงานได้ 4 ปีกว่า ผมก็สมัครทุนของรัฐบาลเยอรมันไปอบรมเรื่อง Planning and Organizing Specialized Trade Fairs ประมาณ 1 ปี เมื่อกลับมาแล้ว ก็ถูกย้ายมาทำงานในกลุ่มยานยนต์ ยาวต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน ถึงวันนี้ ผมรับราชการมาเกือบ 21 ปีแล้วครับ เป็นลูกหม้อของ สศอ. มาโดยตลอด ตำแหน่งปัจจุบันเป็นผู้เชี่ยวชาญด้านการชี้นำและเตือนภัยภาคอุตสาหกรรม

หน้าที่ความรับผิดชอบในปัจจุบัน

ชื่อตำแหน่งผู้เชี่ยวชาญด้านการชี้นำและเตือนภัยภาคอุตสาหกรรม ประกอบด้วย 2 คำหลัก คือ “ชี้นำ” และ “เตือนภัย” ... คำว่า “ชี้นำ” เป็นคำที่ปรากฏอยู่ในวิสัยทัศน์ของ สศอ.ที่ว่า “เป็นองค์กรชี้นำการพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศสู่ความยั่งยืน” งานจึงเกี่ยวกับการเป็นคลังสมอง (Think Tank) ในการติดตามสภาวะการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรรม โดยเฉพาะในด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม คิดวิเคราะห์ทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรม แล้วจัดทำนโยบาย/ขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ เพื่อผลักดันให้อุตสาหกรรมไทยเดินไปในทิศทางนั้น ๆ ส่วนงาน “เตือนภัย” เป็นงานค่อนข้างยากครับ เพราะต้องยอมรับว่า ในปัจจุบัน ภัยคุกคามภาคอุตสาหกรรมที่ส่งผลกระทบรุนแรง มักเป็นภัยที่มาจากเหตุการณ์ที่คาดเดาล่วงหน้าไม่ได้ เช่น น้ำท่วมใหญ่ประเทศไทย ในปี 2554 และล่าสุดก็คือ การระบาดของโควิด-19 เป็นต้น อย่างไรก็ตาม สศอ. ได้พัฒนาระบบเตือนภัยเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (Early Warning System) โดยนำตัวแปรชี้นำเศรษฐกิจภาคอุตสาหกรรม (Leading Indicator) เช่น ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ ดัชนีความเชื่อมั่นผู้บริโภค ดัชนีราคานำเข้าสินค้าหมวดวัตถุดิบ เป็นต้น มาเข้าสมการ/โมเดลของแต่ละอุตสาหกรรม เพื่อให้ส่งสัญญาณเตือนภัยเป็นไฟสีแดง ไฟสีเหลือง หรือไฟสีเขียว (คอนเซ็ปต์นำมาจากไฟจราจร) เช่น ถ้าผลคำนวณโมเดลออกมาเป็นไฟสีแดง แปลว่า สัญญาณอันตรายมาแล้ว ภาคอุตสาหกรรมต้องระวังตัวด่วน

ในการทำงานเกี่ยวกับการชี้นำและเตือนภัยภาคอุตสาหกรรมนั้น นอกเหนือจากดัชนีอุตสาหกรรมและระบบเตือนภัยที่พัฒนาขึ้นเองแล้ว สศอ. ได้จัดหาข้อมูลสำคัญ เช่น ข้อมูลเศรษฐกิจมหภาคของประเทศสำคัญต่าง ๆ ทั่วโลก ครอบคลุมทุกทวีป (Global Database) ข้อมูลแนวโน้มเศรษฐกิจโลก (World Trend) ข้อมูลการนำเข้า-ส่งออกของทั่วโลก หรือบทความวิเคราะห์จากบริษัทคอนซัลแทนต์ รวมถึง ได้มีการจ้างที่ปรึกษาที่มีความเชี่ยวชาญมาทำการศึกษาและวิเคราะห์แผนภาพในอนาคตของอุตสาหกรรม (Foresight Industry) นอกจากนี้ การที่ผมได้มีโอกาสได้พูดคุยกับผู้ประกอบการในภาคอุตสาหกรรม นักวิชาการสาขาต่าง ๆ ทำให้สามารถใช้ข้อมูลทั้งหมดเหล่านี้ มาประกอบการวิเคราะห์ เพื่อการชี้นำให้เห็นถึงทิศทางของอุตสาหกรรมโลก และคิดหานโยบาย/มาตรการเพื่อขับเคลื่อนให้ภาคอุตสาหกรรมไทย เดินไปในทิศทางนั้นต่อไป



หลักการทำงาน และผลงานที่รู้สึกภาคภูมิใจ

พี่ท่านหนึ่งซึ่งช่วยสอนงานและวิธีคิดให้กับผม (ปัจจุบันเกษียณแล้ว) บอกเสมอว่า ข้าราชการต้องทำงานให้คุ้มกับเงินเดือนที่ได้รับในปัจจุบัน บวกกับเงินบำนาญที่ได้รับหลังเกษียณด้วย ดังนั้น ก่อนเกษียณอายุ ต้องทำงานหนักล่วงหน้า ชดเชยหลังการเกษียณ ซึ่งไม่ต้องทำงานแล้ว แต่หลวงยังต้องจ่ายเงินเดือนอยู่ ส่วนพี่อีกท่านหนึ่งสอนและปฏิบัติให้เห็นเป็นตัวอย่างว่า งานนโยบายเป็นงานที่ส่งผลต่ออุตสาหกรรมและประเทศในวงกว้าง ต้องคิดให้รอบคอบเสมอ ... ผมเองถือว่าโชคดีมากที่ได้ทำงานในกลุ่มยานยนต์ เพราะมีงานหลากหลายมิติมาก ไม่ว่าจะเป็น งานกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์ งานขับเคลื่อนมาตรการไปสู่การปฏิบัติ งานเจรจาระหว่างประเทศ และงานตรวจอนุมัติต่าง ๆ ถ้าถามว่า ผลงานไหนที่ภาคภูมิใจ ต้องตอบแบบนางงามเลยว่า คือ งานที่ทำแล้วเห็นผลออกมาเป็นรูปธรรมครับ เช่น เมื่อมองไปบนถนน แล้วเจออีโคคาร์ (ECO Car) บางรุ่นวิ่งอยู่ จำได้ว่า รถรุ่นนี้ ผมเป็นคนที่ไปตรวจการทดสอบตามมาตรฐานสากลมาเอง ผมจะรู้สึกภูมิใจว่า เราเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้คนไทยได้ใช้รถยนต์นั่งที่มีคุณภาพสูง ในด้าน “สะอาด ประหยัด ปลอดภัย” หรือ เมื่อไปเดินดูรถในงานมอเตอร์โชว์ แล้วเห็นประชาชนเหลือบมองข้อมูลบน ECO Sticker (ป้ายข้อมูลรถยนต์ตามมาตรฐานสากล) ซึ่งติดอยู่บนรถทุกคันที่จัดแสดง ผมจะรู้สึกภูมิใจว่า งานที่ตัวเองทำมาตั้งแต่ปี 2548 จนถึงปัจจุบัน ช่วยทำให้ประชาชนหรือผู้ซื้อรถมีข้อมูลในการเปรียบเทียบรถยนต์แต่ละยี่ห้อแต่ละรุ่น เพื่อประกอบการตัดสินใจเลือกซื้อรถได้

งานสำคัญที่กำลังทำอยู่

ปัจจุบัน หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับนโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์ ได้สร้างระบบการขออนุมัติตามแนวทาง Government 4.0 ในแนวทางที่แตกต่างกัน เช่น การขอใบอนุญาตทำผลิตภัณฑ์เป็นระบบ e-License การชำระภาษีสรรพสามิตเป็นระบบออนไลน์หรือรูปแบบเดิม (ยื่นเอกสารโดยตรงต่อหน่วยงาน) และการขอรับรองแบบเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถยนต์ยังเป็นรูปแบบเดิมอยู่ เป็นต้น การสร้างระบบและรูปแบบ/นิยามของข้อมูลที่แตกต่างกันนั้น ทำให้ผู้ประกอบการต้องกรอกข้อมูลหลายครั้ง โดยเฉพาะข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะของรถยนต์ เช่น รุ่น/แบบ ปริมาตรกระบอกสูบ เป็นต้น ส่งผลให้ต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายโดยไม่จำเป็น ในขณะเดียวกัน หน่วยงานภาครัฐก็เกิดความยุ่งยากในการบูรณาการข้อมูล หรือสร้างปัญหาในการพัฒนาความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐ

ผมคิดว่า ปัญหาดังกล่าวสามารถแก้ไขได้ด้วยการทำ "Advanced Automotive Data Platform" เพื่อให้ทุกหน่วยงานและผู้ประกอบการมาทำงานบนแพลตฟอร์มนี้ด้วยกันครับ แนวทางคือ การนำระบบ ECO Sticker มาเป็นระบบตั้งต้นแล้วต่อยอดไปสู่แพลตฟอร์ม เนื่องจาก ECO Sticker ถูกพัฒนาบน Cloud Based Application อย่างเต็มรูปแบบ ข้อมูลทุกอย่างสามารถเข้าถึงและใช้งานได้สะดวก และข้อมูลจากระบบ เช่น ข้อมูลคุณลักษณะและสมรรถนะของรถยนต์ ได้ถูกตรวจสอบและอนุมัติจากหน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ สศอ. สมอ. และกรมสรรพสามิต และหน่วยทดสอบ ที่มีสาขาอยู่ทั่วโลก จึงทำให้ข้อมูลมีความถูกต้อง แม่นยำ และอยู่บนมาตรฐานสากลเดียวกัน การพัฒนา "Advanced Automotive Data Platform" จะเป็นการสร้างแพลตฟอร์มดิจิทัลสำหรับหน่วยงานภาครัฐที่มีการดำเนินนโยบายเกี่ยวกับยานยนต์ ให้เข้าถึงข้อมูลคุณลักษณะและสมรรถนะรถยนต์ และข้อมูลสำคัญอื่น ๆ อย่างสะดวกและรวดเร็ว ใช้ข้อมูลร่วมกัน อีกทั้งทำให้มีการนำข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ของรถยนต์ทุกคันที่จำหน่ายในประเทศไทยที่มีความถูกต้อง แม่นยำ และอยู่บนมาตรฐานเดียวกัน มาใช้ในการพัฒนานโยบาย การตัดสินใจการบริหารจัดการ การให้บริการ และการพัฒนานวัตกรรมภาครัฐ ในขณะที่ภาคเอกชน ภาคธุรกิจ และผู้ประกอบการเกิดความสะดวก สามารถใช้ประโยชน์จากข้อมูลในการขยายโอกาสทางการค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศได้ด้วย ... ผมได้เสนอแนวคิดนี้กับหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้ประกอบการแล้ว ทุกคนเห็นด้วยกับคอนเซ็ปต์ครับ ที่เหลือก็เป็นเรื่องที่แต่ละหน่วยงานต้องดำเนินการเพื่อผลักดันให้นโยบายเป็นผลอย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

วิกฤตโควิด-19 ส่งผลกระทบต่อการทำงานของข้าราชการอย่างไร

กระทบมากครับ การระบาดโควิดรอบแรก สศอ. เริ่มมีนโยบาย Work from Home (WFH) 50% พอมาโควิดรอบสาม สศอ. มีนโยบาย WFH 80% และล่าสุด 90% สำหรับตัวผมไม่ได้รับสิทธิ Work from Home เลยแต่ต้อง Work from Here จากกรมทุกวัน ผลกระทบที่เห็นอย่างชัดเจนคือ การทำงานส่วนใหญ่อยู่บนแพลตฟอร์มออนไลน์เกือบทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นการประชุมระหว่างหน่วยงานในประเทศ การประชุมระหว่างประเทศ การอบรมและสัมมนาต่าง ๆ

ในแง่ปริมาณงานในแต่ละวัน ถือว่า เพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน ก่อนโควิดระบาด การประชุมเป็นแบบเจอหน้าเจอตา (Face to Face) ถ้าเป็นการประชุมแบบทางการ เช่น ในรูปแบบคณะกรรมการหรือคณะทำงาน วันหนึ่ง เข้าร่วมได้มากสุด 2 ประชุม คือ ช่วงเช้า 1 ประชุม และช่วงบ่ายอีก 1 ประชุม แต่พอโควิดระบาด การประชุมเปลี่ยนเป็นรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ (ออนไลน์) โดยใช้หลายโปรแกรม เช่น Zoom, Team, Meet หรือ Webex เป็นต้น ทำให้ ณ เวลาเดียวกัน เราสามารถเข้าร่วมได้มากกว่า 1 ประชุม และเมื่อประกอบเข้ากับการที่เราไม่ต้องเดินทางไปยังสถานที่ประชุม ทำให้วันหนึ่ง สามารถเข้าร่วมได้หลายประชุมต่อกัน ขอแค่เวลาห่างกันเพียง 5 - 10 นาทีเท่านั้น ส่วนตัวผมเอง เคยประชุมสูงสุดทั้งแบบเจอหน้าเจอตาและออนไลน์ (แบบไม่ใช่เวลาเดียวกัน) 5 ประชุม ในหนึ่งวัน

สำหรับในแง่ประสิทธิภาพและประสิทธิผลแล้ว ผมมองว่าการประชุมรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ด้อยกว่าการประชุมแบบเจอหน้าเจอตามากครับ ตัวอย่างที่ชัดเจนคือ เมื่อต้องไปประชุมเกี่ยวกับอุตสาหกรรมยานยนต์ระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน ซึ่งผู้แทนแต่ละประเทศจะมีการอัพเดทนโยบายและสถานะอุตสาหกรรมของตนเอง ผมรู้สึกมาโดยตลอดว่า ข้อมูลที่รายงานในที่ประชุมนั้น ส่วนใหญ่จะเป็นข้อมูลทั่วไป ไม่ลงรายละเอียด แต่ข้อมูลเชิงลึกที่มีประโยชน์ต่อการทำงาน จะได้มาจากการพูดคุยกันเองนอกห้องประชุมมากกว่า เช่น ผู้แทนประเทศ A เคยมานินทานโยบายกีดกันการค้าของประเทศ B ที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมให้ผมฟัง ซึ่งข้อมูลเหล่านี้ มักไม่ถูกหยิบยกคุยกันในที่ประชุม เพราะทำให้เกิดการถกเถียงไม่มีที่สิ้นสุด หรือในบางคราว การสนทนาแบบเป็นกันเองระหว่างผู้แทนแต่ละประเทศ แบบเพื่อนนาน ๆ ครั้ง มาเจอกัน ในแหล่งช็อปปิ้งหรือร้านอาหารท้องถิ่น ก็นำมาซึ่งความสนิทสนม และสามารถต่อยอดเป็นเครือข่ายการติดต่อ (Connection) ซึ่งแน่นอนว่า หากในอนาคต ผมมีข้อสงสัยหรือคำถามเกี่ยวกับนโยบายเพิ่มเติม ก็สามารถอีเมล์ไปยังเพื่อน ๆ อาเซียนเหล่านี้ได้ เสน่ห์ต่าง ๆ เหล่านี้หายไปหมดเนื่องจากโควิด-19 ครับ ... โดยส่วนตัวแล้วคิดว่าโควิด-19 หรือโรคระบาดนวัตกรรมใหม่ ๆ คงอยู่บนโลกใบนี้กับพวกเรายาวไป ดังนั้น ในแง่ของการทำงานของข้าราชการและงานบริการของภาครัฐ อาจต้องพิจารณาปรับเปลี่ยนไปสู่แพลตฟอร์มออนไลน์ทั้งหมด

ดัชนีอุตสาหกรรม ไตรมาส 1/2564

กองสารสนเทศและดัชนีเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม (Manufacturing Production Index : MPI) ไตรมาส 1/2564 (มกราคม – มีนาคม) เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.85 ดัชนีสินค้าสำเร็จรูปคงคลัง เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.99 ดัชนีอัตราส่วนสินค้าสำเร็จรูปคงคลัง เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.32 และดัชนีผลิตภาพแรงงานอุตสาหกรรม เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.68 ในขณะที่ดัชนีการส่งสินค้า ปรับตัวลดลงร้อยละ 0.04 และดัชนีแรงงานอุตสาหกรรม ปรับตัวลดลงร้อยละ 4.34 โดยอัตราการใช้กำลังการผลิตอยู่ที่ร้อยละ 67.44 (รายละเอียดแสดงในตารางที่ 1-2 และรูปที่ 1) ภาวะเศรษฐกิจอุตสาหกรรมที่ปรับตัวเพิ่มขึ้นมาจากอุตสาหกรรมการผลิตผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้าขั้นมูลฐาน พลาสติกและยางสังเคราะห์ขั้นต้น เฟอร์นิเจอร์ ยานยนต์ ชิ้นส่วนและแผ่นวงจรอิเล็กทรอนิกส์ ทั้งนี้ MPI เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสก่อน ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.21 จากอุตสาหกรรมการผลิตน้ำตาลทราย เครื่องปรับอากาศ ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้าขั้นมูลฐาน ผลิตภัณฑ์คอนกรีต ปูนซีเมนต์ และปูนปลาสเตอร์ และผลิตภัณฑ์พลาสติกและยางสังเคราะห์ขั้นต้น เป็นต้น

ตารางที่ 1 ดัชนีอุตสาหกรรมรายไตรมาส

ดัชนีอุตสาหกรรม รายไตรมาส (70 กลุ่มอุตสาหกรรม)					
ดัชนีอุตสาหกรรม	ไตรมาส 1/2563 (ม.ค-มี.ค.)	ไตรมาส 4/2563 (ต.ค.-ธ.ค.)	ไตรมาส 1/2564 (ม.ค-มี.ค.)	อัตราการเปลี่ยนแปลงเมื่อเทียบกับไตรมาสก่อน (%QoQ)	อัตราการเปลี่ยนแปลงเมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน (%QoY)
ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม (ถ่วงน้ำหนักมูลค่าเพิ่ม)	103.00	95.99	103.87	8.21	0.85
ดัชนีการส่งสินค้า	100.39	97.40	100.35	3.03	-0.04
ดัชนีสินค้าสำเร็จรูปคงคลัง	137.88	127.32	139.24	9.37	0.99
ดัชนีอัตราส่วนสินค้าสำเร็จรูปคงคลัง	145.81	136.04	146.28	7.52	0.32
ดัชนีแรงงานอุตสาหกรรม	102.08	95.04	97.65	2.75	-4.34
ดัชนีผลิตภาพแรงงานอุตสาหกรรม	100.71	101.02	106.44	5.37	5.68
อัตราการใช้กำลังการผลิต	66.94	63.77	67.44	-	-

ที่มา: กองสารสนเทศและดัชนีเศรษฐกิจอุตสาหกรรม สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

หมายเหตุ: ฐานเฉลี่ยปี 2559 เป็นดัชนีที่ยังไม่ได้ปรับผลกระทบของฤดูกาล

ภาพรวมสถานการณ์ภาคการผลิตเศรษฐกิจอุตสาหกรรมสำคัญรายไตรมาส 1/2564 มีดังนี้

อุตสาหกรรมอาหาร ในภาพรวมปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.13 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน โดยผลิตภัณฑ์ที่ปรับตัวเพิ่มขึ้น ได้แก่ **การผลิตอาหารสัตว์สำเร็จรูป** ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.92 จากอาหารปลา เนื่องจากผู้ประกอบการมีการปรับกลยุทธ์ตลาดผ่านออนไลน์มากขึ้น ทำให้เข้าถึงกลุ่มลูกค้าได้มากขึ้น รวมทั้งอาหารแมวมีการส่งออกไปสหรัฐอเมริกาได้เพิ่มขึ้น ตลอดจนการเติบโตอย่างต่อเนื่องของอาหารจิ้งหรีดที่เกษตรกรมีการเลี้ยงมากขึ้น และ**การผลิตน้ำตาลทราย** ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.18 เนื่องจากปีนี้ปิดหีบช้ากว่าปีก่อน แม้ว่าอุตสาหกรรมจะยังได้รับผลกระทบจากภัยแล้งแต่ด้วยผลผลิตอ้อยสดที่มีคุณภาพ การหีบสกัดเป็นน้ำตาลได้สูงขึ้น ทำให้ผลผลิตน้ำตาลต่อตันอ้อย (Yield) โดยเฉลี่ยปรับตัวดีขึ้นกว่าปีก่อน ส่วนผลิตภัณฑ์ที่ปรับตัวลดลง ได้แก่ **การแปรรูปและการถนอมผลไม้และผัก** ปรับตัวลดลงร้อยละ 4.38 จากผลิตภัณฑ์น้ำผลไม้ และผักผลไม้อบแห้ง เนื่องจากผู้ประกอบการ

ต้องชะลอการผลิต จากการส่งออกที่มีการส่งมอบสินค้าได้ล่าช้า และ**การผลิตสัตว์น้ำบรรจุกระป๋อง** ปรับตัวลดลงร้อยละ 5.94 จากผลิตภัณฑ์ปลาทูน่ากระป๋อง และปลาซาร์ดีนกระป๋อง เนื่องจากมีปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ในการส่งออก รวมทั้งมีการปรับค่าระวางเรือเพิ่มขึ้น ทำให้การส่งมอบสินค้าล่าช้ากว่ากำหนดส่งผลกระทบกับภาคการผลิต ส่วนการจำหน่ายในประเทศลดลงจากภาวะเศรษฐกิจที่ยังคงชะลอตัวจากสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโควิด-19

อุตสาหกรรมการผลิตเครื่องดื่ม ในภาพรวมปรับตัวลดลง ร้อยละ 5.72 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน โดยการผลิตเบียร์ ปรับตัวลดลงร้อยละ 11.78 เนื่องจากมาตรการปิดสถานบันเทิงชั่วคราว งดจัดงานหรือกิจกรรมต่าง ๆ และงดจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ทำให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจเป็นไปอย่างจำกัด **การผลิตเครื่องดื่มไม่มีแอลกอฮอล์** ปรับตัวลดลง ร้อยละ 4.42 จากน้ำดื่ม น้ำอัดลม โซดา ชา กาแฟ และเครื่องดื่มรสน้ำผลไม้ เนื่องจากอุตสาหกรรมยังคงได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจที่ชะลอตัว ยกเว้นในกลุ่มเครื่องดื่มให้กำลังงาน และเครื่องดื่มเกลือแร่ ที่มีการขยายตัวได้ทั้งตลาดในประเทศและตลาดในประเทศเพื่อนบ้าน

อุตสาหกรรมการผลิตสิ่งทอและเสื้อผ้าเครื่องแต่งกาย โดย**กลุ่มสิ่งทอ** ปรับตัวลดลง ร้อยละ 16.64 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน ซึ่งเป็นการลดลงตามภาวะเศรษฐกิจที่ชะลอตัวลง และการส่งออกไปยังประเทศเมียนมาที่ลดลงจากสถานการณ์ทางการเมือง ส่วน**กลุ่มเสื้อผ้าเครื่องแต่งกาย** ปรับตัวลดลงร้อยละ 21.91 เนื่องจากสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโควิด-19 ที่ส่งผลกระทบทั่วโลก ทำให้ภาวะเศรษฐกิจทั้งในประเทศและประเทศคู่ค้าชะลอตัว ส่งผลให้ผู้บริโภคลดการซื้อสินค้าฟุ่มเฟือย รวมถึงผู้ผลิตบางรายยังคงมีการหยุดผลิตชั่วคราว

อุตสาหกรรมการผลิตผลิตภัณฑ์ยางและพลาสติก ในภาพรวมปรับตัวลดลง ร้อยละ 0.76 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน โดย**การผลิตบรรจุภัณฑ์พลาสติก** ปรับตัวลดลงร้อยละ 4.14 จากสินค้าภาชนะพลาสติกและกระสอบพลาสติก เนื่องจากสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโควิด-19 ระลอก 3 ในปีนี้ ทำให้ผู้ผลิตบางรายยกเลิกการทำงานล่วงเวลา และลูกค้าต่างชาติยกเลิกการนำเข้าสินค้าจากประเทศไทยและสั่งซื้อสินค้าจากในประเทศตัวเองแทน **การผลิตผลิตภัณฑ์ยางอื่น ๆ (ยางแผ่น/ยางแท่ง)** ปรับตัวลดลงร้อยละ 1.59 เนื่องจากช่วงต้นปี 2564 เกิดการระบาดของโรคใบร่วงทำให้สวนยางได้รับความเสียหาย ประกอบกับการขาดแคลนแรงงานกรีดยางจากสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโควิด-19 และเหตุการณ์ความไม่สงบในประเทศเมียนมาทำให้ไม่มีแรงงานมารับจ้าง รวมถึงปัญหาขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ส่งผลกระทบต่อการส่งออก ในขณะที่ **การผลิตยางนอกและยางใน การหล่อดอกยางและการซ่อมสร้างยาง** ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.80 ตามการผลิตรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นและการได้รับคำสั่งซื้อสินค้าจากจีนและสหรัฐอเมริกามากขึ้นด้วย

อุตสาหกรรมการผลิตผลิตภัณฑ์เหล็ก ในภาพรวมปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 15.49 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน โดยการผลิตเพิ่มขึ้นเกือบทุกรายการสินค้า โดยเฉพาะเหล็กแผ่นรีดเย็น เหล็กเคลือบสังกะสี เหล็กลวด และเหล็กแผ่นรีดร้อนเป็นหลัก เนื่องจากฐานต่ำในปีก่อนที่ลูกค้าชะลอคำสั่งซื้อจากการล๊อกดาวน์ประเทศหลังการแพร่ระบาด รวมถึงมีผู้ผลิตบางรายหยุดผลิตชั่วคราวในปีก่อนด้วย ประกอบกับในปีนี้ราคาเหล็กมีการปรับตัวสูงขึ้น ผู้ผลิตจึงมีการเร่งผลิตเพื่อขายทำกำไรในช่วงนี้ รวมทั้งความต้องการใช้เหล็กในปีนี้ที่เพิ่มมากขึ้นตามความต้องการของอุตสาหกรรมต่อเนื่อง

อุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนและแผ่นวงจรอิเล็กทรอนิกส์ ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.15 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน โดยเฉพาะในกลุ่ม IC และ PCBA ที่มีภาวะการผลิตเพิ่มขึ้น ตามความต้องการใช้ที่เพิ่มขึ้นในตลาดโลก เพื่อนำไปใช้ในกลุ่มสินค้าขั้นปลาย เช่น เครื่องใช้ไฟฟ้า อุปกรณ์ไฟฟ้า ยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ เป็นต้น

อุตสาหกรรมการผลิตอุปกรณ์จัดเก็บข้อมูล (Hard Disk Drive) ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.50 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จากสินค้า Hard Disk Drive และ Printer จากสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโควิด-19 ส่งผลต่อพฤติกรรมผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลง โดยมีการทำงานอยู่บ้าน (work from home) มากขึ้น ทำให้มีความจำเป็นด้านแพลตฟอร์มดิจิทัลที่ทำงานผ่านคลาวด์ การค้นหาข้อมูลทางอินเตอร์เน็ต การเล่นเกมส์ออนไลน์ รวมถึงการซื้อของผ่านช่องทางออนไลน์ที่เพิ่มขึ้นด้วย จึงส่งผลให้มีความต้องการที่เพิ่มขึ้น

อุตสาหกรรมการผลิตเครื่องปรับอากาศ ปรับตัวลดลงร้อยละ 3.48 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากกำลังซื้อในประเทศที่อ่อนตัวลง รวมถึงปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ ตลอดจนค่าระวางเรือในอัตราที่สูงกว่าปกติ ทำให้การส่งออกมีความล่าช้าออกไป

อุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.74 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน โดยภาวะการผลิตเพิ่มขึ้น จากรถบรรทุกปิคอัพ เครื่องยนต์ดีเซล และเครื่องยนต์แก๊สโซลีน เนื่องจากฐานต่ำจากการประกาศมาตรการล๊อกดาวน์ในประเทศจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโควิด-19 ในปีก่อน ทำให้ผู้ผลิตหยุดการผลิตชั่วคราว แต่ในปีนี้ผู้ผลิตกลับมาผลิตตามปกติ รวมถึงมีความต้องการที่เพิ่มขึ้นทั้งตลาดในประเทศและต่างประเทศด้วย

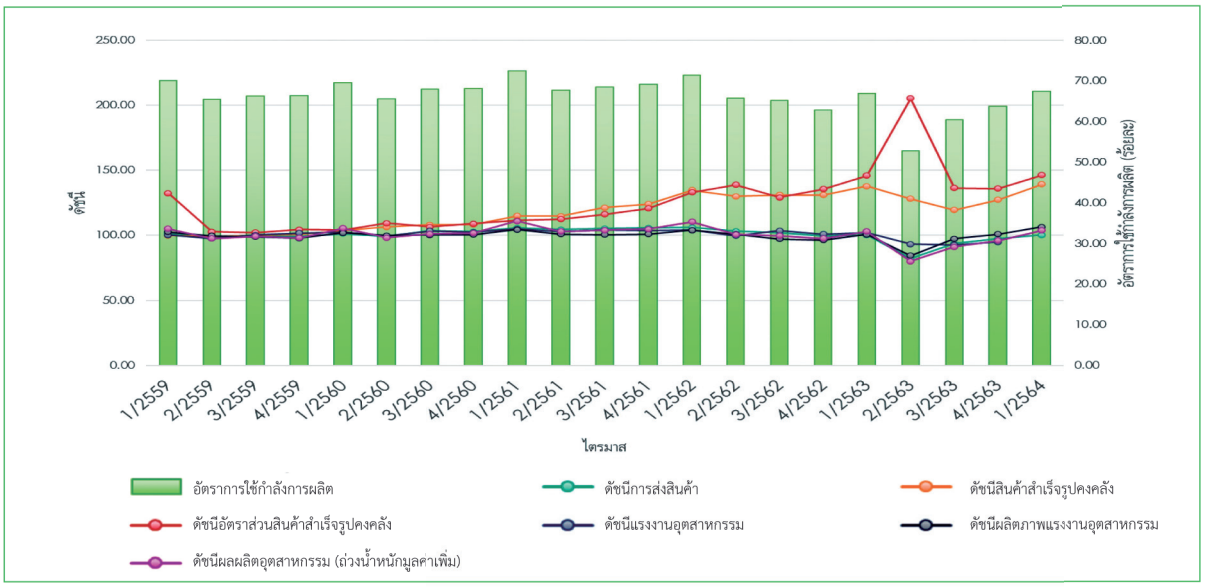
ตารางที่ 2 ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรมและอัตราการเปลี่ยนแปลงเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

อุตสาหกรรม	ดัชนี (%YoY)	2560	2561	2562	2563	2563					2564			
						ไตรมาส 1	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	ไตรมาส 4	ไตรมาส 1	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.
รวม	MPI (VA)	101.68	105.65	102.07	92.57	103.00	104.75	100.77	103.47	95.99	103.87	102.63	99.41	109.56
	%YOY	1.68	3.91	-3.39	↓ -9.30	↓ -6.67	-3.75	-4.86	-11.06	-1.59	↑ 0.85	-2.02	-1.35	5.89
1. อาหาร (10)	MPI (VA)	103.97	110.09	107.81	101.25	119.32	130.44	117.46	110.05	96.28	123.05	126.62	120.84	121.69
weight = 16.4453	%YOY	3.97	5.89	-2.07	↓ -6.09	↓ -12.04	-4.83	-9.56	-21.40	-4.36	↑ 3.13	-2.94	2.88	10.58
2. เครื่องดื่ม (11)	MPI (VA)	99.16	97.66	105.59	99.01	107.17	97.97	105.30	118.26	102.49	101.05	88.50	90.74	123.90
weight = 3.8961	%YOY	-0.85	-1.51	8.12	↓ -6.24	↓ -2.26	-2.55	3.95	-6.96	-6.72	↓ -5.72	-9.66	-13.82	4.77
3. สิ่งทอ (13)	MPI (VA)	99.44	99.96	92.82	71.94	89.19	85.52	89.99	92.07	76.57	74.35	76.60	68.99	77.45
weight = 1.6343	%YOY	-0.56	0.52	-7.15	↓ -22.49	↓ -12.06	-14.71	-8.11	-13.19	-10.80	↓ -16.64	-10.43	-23.33	-15.87
4. เสื้อผ้าเครื่องแต่งกาย (14)	MPI (VA)	93.55	97.13	97.19	77.06	99.50	104.76	109.10	84.62	64.02	77.70	89.30	67.12	76.67
weight = 1.8683	%YOY	-6.45	3.82	0.06	↓ -20.71	↓ -4.41	-2.25	3.47	-15.09	-33.94	↓ -21.91	-14.76	-38.48	-9.40
5. ยางและพลาสติก (22)	MPI (VA)	104.39	105.06	98.61	90.91	100.65	102.31	100.08	99.57	95.65	99.89	99.56	96.14	103.97
weight = 8.8453	%YOY	4.39	0.64	-6.13	↓ -7.81	↓ -6.06	-6.74	-3.08	-8.22	-1.34	↓ -0.76	-2.69	-3.94	4.42
6. เหล็ก (24)	MPI (VA)	104.29	107.02	96.17	89.30	93.65	100.75	89.70	90.51	93.23	108.15	110.18	104.25	110.03
weight = 3.5648	%YOY	4.30	2.61	-10.14	↓ -7.14	↓ -6.09	2.26	-3.57	-15.90	5.20	↑ 15.49	9.37	16.23	21.57
7. อิเล็กทรอนิกส์ (2610)	MPI (VA)	86.84	89.85	84.65	84.57	87.62	88.70	77.38	96.77	88.48	93.88	88.56	90.09	102.98
weight = 5.49380	%YOY	-13.16	3.47	-5.78	↓ -0.10	↑ 3.47	4.81	-3.65	8.61	6.10	↑ 7.15	-0.16	16.43	6.43
8. HDD (26202)	MPI (VA)	116.24	120.84	113.76	110.61	106.60	105.70	106.55	118.87	112.06	113.53	110.51	107.44	125.96
weight = 3.09729	%YOY	16.24	3.96	-5.86	↓ -2.77	↓ -10.17	14.86	0.51	13.69	13.66	↑ 6.50	4.55	0.83	5.96
9. เครื่องปรับอากาศ (28191)	MPI (VA)	88.73	92.62	102.49	92.70	128.49	116.73	126.67	142.06	87.97	124.02	108.82	119.06	144.18
weight = 2.47537	%YOY	-11.27	4.38	10.66	↓ -9.55	↑ 14.22	21.19	15.51	8.04	-2.31	↓ -3.48	-6.78	-6.01	1.49
10. ยานยนต์ (2910)	MPI (VA)	102.10	112.47	106.05	75.03	95.28	98.85	93.04	93.96	96.80	97.90	94.99	97.67	101.03
weight = 13.19526	%YOY	2.10	10.16	-5.71	↓ -29.25	↓ -18.78	-12.50	-18.68	-24.57	3.74	↑ 2.74	-3.90	4.97	7.53

ที่มา: กองสารสนเทศและดัชนีเศรษฐกิจอุตสาหกรรม สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม
หมายเหตุ: ฐานเฉลี่ยปี 2559 เป็นดัชนีที่ยังไม่ได้ปรับผลกระทบของฤดูกาล

↑ อัตราการเปลี่ยนแปลงที่ปรับตัวเพิ่มขึ้น ↓ อัตราการเปลี่ยนแปลงที่ปรับตัวลดลง

รูปที่ 1 ดัชนีอุตสาหกรรมรายไตรมาส



ที่มา: กองสารสนเทศและดัชนีเศรษฐกิจอุตสาหกรรม สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม
หมายเหตุ: ฐานเฉลี่ยปี 2559 เป็นดัชนีที่ยังไม่ได้ปรับผลกระทบของฤดูกาล

ทั้งนี้ สามารถสืบค้นข้อมูลรายละเอียดดัชนีอุตสาหกรรม
ได้ที่เว็บไซต์ของสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.) http://www.oie.go.th

นานาสาระ

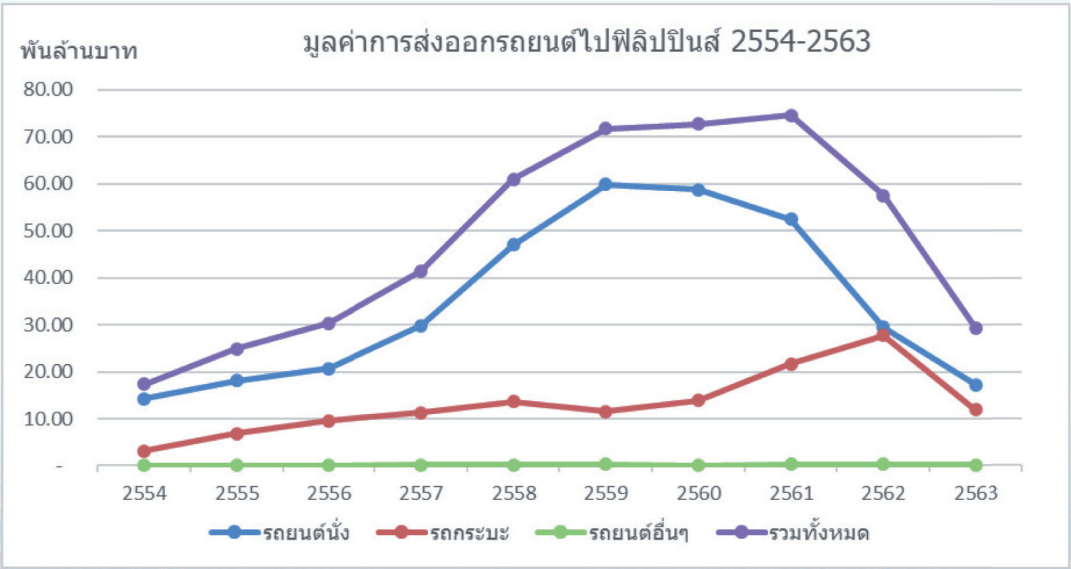
มาตรการปกป้องการนำเข้ารถยนต์ของฟิลิปปินส์ ปี 2564

กองวิจัยเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

สืบเนื่องจากข้อพิพาทกับประเทศฟิลิปปินส์ เมื่อปี 2551 โดยฟิลิปปินส์กล่าวหาว่า ประเทศไทยได้ประเมินราคาบุหรี่ที่นำเข้าจากบริษัท ฟิลลิป มอร์ริส (ประเทศฟิลิปปินส์) สูงกว่าความเป็นจริงและไม่สอดคล้องกับหลักการขององค์การการค้าโลก (World Trade Organization) รวมถึงมีการดำเนินคดีกับบริษัท ฟิลลิป มอร์ริส ที่ส่งออกบุหรี่มายังประเทศไทย ทำให้รัฐบาลฟิลิปปินส์ยื่นฟ้องไทยต่อ WTO อย่างไรก็ตาม คณะกรรมการพิจารณาข้อพิพาทของ WTO ได้มีคำตัดสินให้ไทยแพ้คดีดังกล่าวเมื่อเดือนกรกฎาคม 2562 และต่อมารัฐบาลไทยได้ยื่นขออุทธรณ์ต่อคณะกรรมการของ WTO จึงทำให้ขณะนี้คดีดังกล่าวยังไม่มีการตัดสินถึงที่สุด

ในส่วนของการนำเข้ารถยนต์ของประเทศฟิลิปปินส์ โดยเฉพาะรถยนต์นั่งและรถปิคอัพ/รถกระบะ เฉลี่ยประมาณปีละ 2.3 แสนล้านบาท (ข้อมูลปี 2559 - 2563) โดยตลาดนำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ ประเทศไทย อินโดนีเซีย จีน ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ ทั้งนี้ ในหลายปีที่ผ่านมา ฟิลิปปินส์มีแนวโน้มการนำเข้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลและรถกระบะเพิ่มมากขึ้น ทำให้ Philippines Metalwork Alliance (PMA) ซึ่งเป็นผู้ประกอบการอุตสาหกรรมเหล็กในประเทศได้รับผลกระทบ จึงเรียกร้องให้รัฐบาลฟิลิปปินส์ดำเนินมาตรการปกป้องชั่วคราว การนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศ (Provisional Safeguard Measure)

จากสาเหตุที่กล่าวมาข้างต้น รัฐบาลฟิลิปปินส์จึงประกาศใช้มาตรการปกป้องการนำเข้ารถยนต์กับประเทศไทย เพื่อเป็นการตอบโต้ข้อพิพาททางการค้าดังกล่าว ซึ่งรัฐบาลฟิลิปปินส์มองว่าไทยไม่ยอมรับและปฏิบัติตามคำตัดสินของ WTO โดยกำหนดอากรป้องกันชั่วคราวสำหรับรถยนต์โดยสารส่วนบุคคลและรถกระบะในอัตรา 1,500 และ 2,300 เหรียญสหรัฐ/คัน ตามลำดับ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 20 มกราคม 2564 และคาดว่ามาตรการชั่วคราวนี้จะมีระยะเวลาดำเนินการถึงวันที่ 8 สิงหาคม 2564 และหลังจากนั้นอาจมีการบังคับใช้มาตรการอื่น ๆ เพิ่มเติม

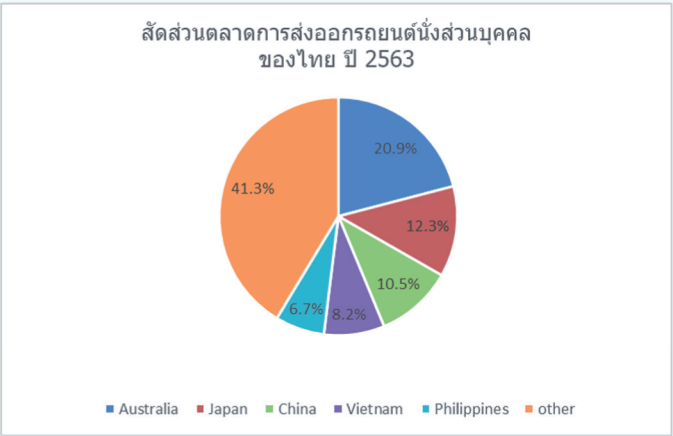


ที่มา : https://connect.ihsmarkit.com

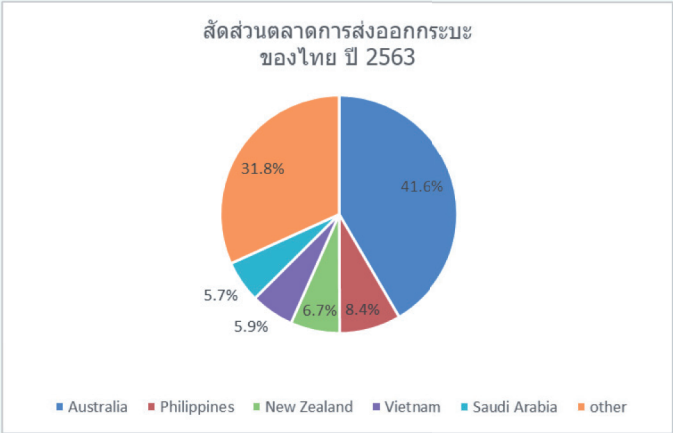
การส่งออกรถยนต์ของไทยไปยังประเทศฟิลิปปินส์ ตั้งแต่ปี 2554 - 2563 มีมูลค่าเฉลี่ยปีละ 48 พันล้านบาท โดยมีทิศทางเพิ่มขึ้นตั้งแต่ปี 2554 และสูงที่สุดในปี 2561 (มูลค่า 74.5 พันล้านบาท) และลดลงเรื่อยมาจนถึงปี 2563 (มูลค่า 29.3 พันล้านบาท) โดยประเภทรถยนต์ที่ไทยส่งออกมากที่สุด คือ รถยนต์โดยสารส่วนบุคคล (HS 8703) รองลงมาคือ รถยนต์เพื่อการพาณิชย์น้ำหนักรวมไม่เกิน 5 ตัน/รถกระบะ (HS 870421) และรถยนต์ประเภทอื่น ๆ แบ่งพิจารณาตามประเภทรถยนต์ได้ดังนี้

1. รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในปี 2563 มีมูลค่าการส่งออก 17.2 พันล้านบาท (ลดลง 41.5% จากปีก่อน) หากพิจารณาสัดส่วนในเชิงมูลค่าการส่งออก พบว่า ฟิลิปปินส์เป็นตลาดส่งออกของไทยอันดับที่ 5 รองจาก ออสเตรเลีย ญี่ปุ่น จีน และเวียดนาม ตามลำดับ โดยมีส่วนแบ่งตลาด 6.7% ของมูลค่าการส่งออกรถยนต์นั่งส่วนบุคคลทั้งหมด ในขณะที่ไทยเป็นแหล่งนำเข้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลของฟิลิปปินส์เป็นอันดับที่ 2 รองจากอินโดนีเซีย และมีส่วนแบ่งตลาด 27.6% ของมูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลจากไทย

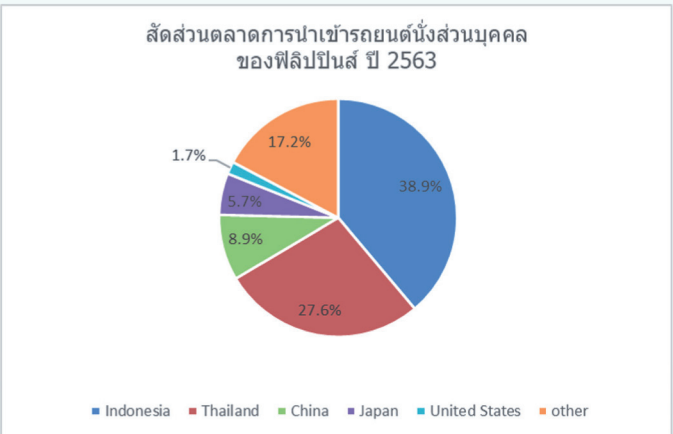
2. รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ น้ำหนักรวมไม่เกิน 5 ตัน/รถกระบะ ในปี 2563 มีมูลค่าการส่งออก 11.9 พันล้านบาท (ลดลง 57.1% จากปีก่อน) หากพิจารณาสัดส่วนในเชิงมูลค่าการส่งออก พบว่า ฟิลิปปินส์เป็นตลาดส่งออกของไทยอันดับที่ 2 รองจากออสเตรเลีย โดยมีส่วนแบ่งตลาด 8.4% ของมูลค่าการส่งออกรถยนต์ เพื่อการพาณิชย์ทั้งหมด ในขณะที่ไทยเป็นแหล่งนำเข้ารถกระบะของฟิลิปปินส์เป็นอันดับที่ 1 โดยมีส่วนแบ่งตลาด 64.1% ของมูลค่าการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์จากไทย



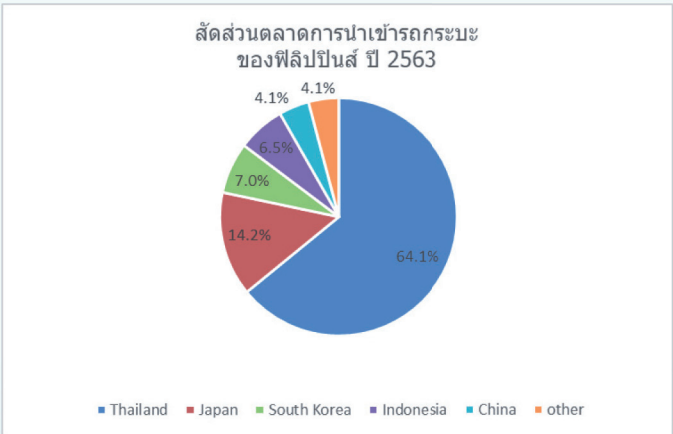
ที่มา : Global Trade Atlas



ที่มา : Global Trade Atlas



ที่มา : Global Trade Atlas



ที่มา : Global Trade Atlas

ในส่วนของผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไทย หากพิจารณาตามพิกัดสินค้า HS CODE ได้แก่

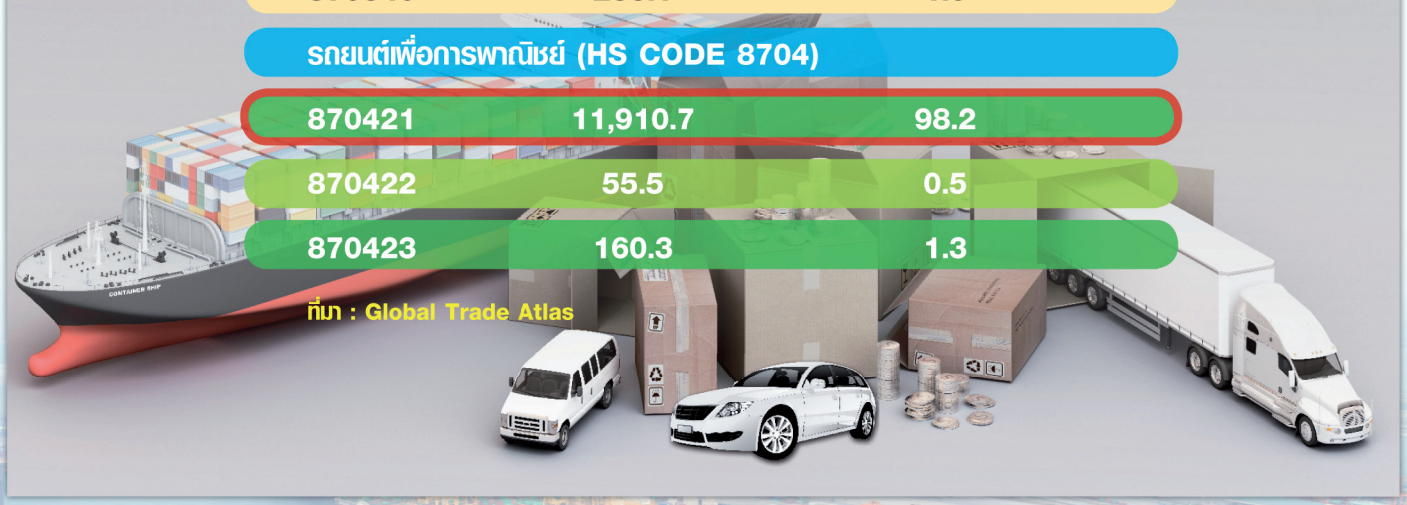
1) รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (HS 8703) โดยรถยนต์กลุ่มนี้ถูกเก็บภาษีนำเข้าเพิ่มขึ้นในอัตราคันละ 1,500 เหรียญสหรัฐ และสินค้าที่อ่อนไหวต่อการใช้มาตรการขึ้นภาษีครั้งนี้ และคาดว่าจะได้รับผลกระทบมากในกลุ่มนี้ คือ รถยนต์นั่งขนาดเครื่องยนต์ 1,500-2,500 ซีซี (HS 870332) เนื่องจากมีสัดส่วนการส่งออก 65.5% ของมูลค่าการส่งออกรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไปยังฟิลิปปินส์ หรือ 19.7% ของมูลค่าการส่งออกรถยนต์นั่งส่วนบุคคลทั้งหมดของไทย ทั้งนี้ ประเทศคู่แข่งที่คาดว่าจะได้รับประโยชน์จากการขึ้นภาษีนำเข้าสินค้ากลุ่มนี้ คือ อินโดนีเซีย เนื่องจากเป็นแหล่งนำเข้ารถยนต์ประเภทนี้ลำดับที่ 1 ของฟิลิปปินส์ และเป็นฐานการผลิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคลให้กับบริษัทรถยนต์ของญี่ปุ่นเช่นเดียวกับไทย รวมถึงเป็นประเทศที่มีศักยภาพการผลิตรถยนต์ได้ในระดับใกล้เคียงกับไทยเมื่อเทียบกับประเทศคู่แข่งอื่น ๆ ในภูมิภาคเดียวกัน

2) รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (HS 8704) สำหรับสินค้าที่จะได้รับผลกระทบค่อนข้างมากในกลุ่ม ได้แก่ รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ น้ำหนักรวมไม่เกิน 5 ตัน/รถกระบะ (HS 870421) ซึ่งเป็นรถยนต์ประเภทที่ถูกเก็บภาษีนำเข้าเพิ่มขึ้นในอัตราคันละ 2,300 เหรียญสหรัฐ ปี 2563 มีมูลค่าการส่งออกใกล้เคียงกับรถยนต์นั่งขนาดเครื่องยนต์ 1,500-2,500 ซีซี โดยมีสัดส่วนการส่งออก 98.2% ของมูลค่าการส่งออกรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ไปยังฟิลิปปินส์ หรือ 8.4% ของมูลค่าส่งออกการส่งออกรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ทั้งหมดของไทย อย่างไรก็ตาม การปรับขึ้นภาษีนำเข้ารถยนต์กลุ่มนี้คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อผู้ใช้รถยนต์ในประเทศฟิลิปปินส์บางส่วน เนื่องจากที่ผ่านมาฟิลิปปินส์นำเข้ารถกระบะจากไทยเป็นอันดับ 1 ครองส่วนแบ่งตลาดรถยนต์กลุ่มนี้สูงถึง 64.1% และรองลงมาคือญี่ปุ่น ซึ่งครองส่วนแบ่งตลาดเพียง 14.2%

การส่งออกรถยนต์ของไทยไปยังฟิลิปปินส์ ปี 2563

พิกัดสินค้า	มูลค่า (ล้านบาท)	สัดส่วนการพึ่งพาการตลาด (%)
รถยนต์โดยสารส่วนบุคคล (HS CODE 8703)		
870310	19.9	0.1
870321	255.6	1.5
870322	2,590.7	15.1
870323	1,573.0	9.1
870332	11,273.4	65.5
870333	1,213.3	7.1
870340	283.1	1.6
รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (HS CODE 8704)		
870421	11,910.7	98.2
870422	55.5	0.5
870423	160.3	1.3

ที่มา : Global Trade Atlas



จากการที่ฟิลิปปินส์เลือกใช้มาตรการปกป้องชั่วคราวการนำเข้าสินค้าจากไทยโดยเลือกตอบโต้ทางการค้าในอุตสาหกรรมยานยนต์ เนื่องจากฟิลิปปินส์มีการนำเข้ารถยนต์จากไทยจำนวนมากในช่วงหลายปีที่ผ่านมา รวมถึง WTO อนุญาตให้ใช้มาตรการตอบโต้ข้ามภาคอุตสาหกรรมได้ ซึ่งมาตรการปกป้องการนำเข้าสินค้าส่วนใหญ่จะใช้ในการคุ้มครองอุตสาหกรรมในประเทศกรณีที่ผู้ประกอบการในประเทศได้รับความเสียหายจากการนำเข้าที่เพิ่มขึ้นหรือมากกว่าปกติ จากการใช้มาตรการดังกล่าวคาดว่าอุตสาหกรรมยานยนต์ของฟิลิปปินส์จะมีการพัฒนามากขึ้น จึงทำให้ผู้ประกอบการในฟิลิปปินส์เรียกร้องให้ภาครัฐใช้มาตรการดังกล่าวเพื่อช่วยลดปริมาณการนำเข้ารถยนต์จากไทยเป็นการชั่วคราวเพื่อเป็นการคุ้มครองผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศฟิลิปปินส์ ซึ่งผลจากการใช้มาตรการดังกล่าวจะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันทางด้านราคา ทำให้ผู้ประกอบการบริษัทรถยนต์สามารถจำหน่ายรถยนต์ให้แก่ผู้บริโภคในประเทศฟิลิปปินส์ได้มากขึ้น และผู้ประกอบการชิ้นส่วนและอุปกรณ์ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมต้นน้ำก็จะได้รับประโยชน์ด้วยเช่นกัน นอกจากนี้อินโดนีเซียซึ่งเป็นคู่แข่งทางการค้าที่สำคัญของไทยก็มีแนวโน้มที่จะได้ประโยชน์จากมาตรการนี้ เนื่องจากการเก็บภาษีเพิ่มขึ้นจะทำให้ราคารถยนต์นำเข้าจากไทยมีราคาสูงขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับราคารถยนต์นำเข้าจากอินโดนีเซียซึ่งยังมีราคาเท่าเดิม ทั้งนี้ WTO ได้กำหนดรูปแบบในการบังคับใช้มาตรการปกป้องชั่วคราว (Provisional Safeguard Measure) โดยหากพิจารณาในเบื้องต้น

แล้วพบว่า การนำเข้าสินค้าที่เพิ่มขึ้นได้ก่อให้เกิดความเสียหายและเป็นสถานการณ์วิกฤต ซึ่งหากดำเนินการล่าช้าจะก่อให้เกิดผลเสียหาย ยากต่อการแก้ไข ประเทศผู้ใช้มาตรการสามารถใช้มาตรการปกป้องชั่วคราวได้ ภายในระยะเวลา 200 วัน ซึ่งรัฐบาลฟิลิปปินส์ได้ประกาศใช้ตั้งแต่วันที่ 20 มกราคม - 8 สิงหาคม 2564 เพื่อต้องการพิจารณาทบทวนดูศักยภาพของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศเป็นเบื้องต้นว่า มีความสามารถในการผลิตรถยนต์จำหน่ายในประเทศได้มากน้อยเพียงใด และเพื่อเป็นแนวทางในการวางแผนดำเนินมาตรการสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ในระยะยาวภายหลังจากสิ้นสุดมาตรการนี้ต่อไป

จัดทำโดย :
นายนเรศ กิจจาพัฒนาพันธ์

แหล่งที่มาข้อมูล :

1.https://connect.ihsmarkit.com/GTA/standardreports
2.https://commercethaiusa.org/oca/wp-content/uploads/2011/03/th_trade_measures_safeguard.pdf
3.https://www.bangkokbiznews.com/news/detail/918729
4.https://www.posttoday.com/economy/news/612539
5.http://www.ops3.moc.go.th/infor/thtrade/Sr_hscode.asp?chk_sr=0&hscode=&hs=87&chk_hs=1
6.https://www.dailynews.co.th/article/822977
7.https://www.wto.org/english/tratop_e/safeg_e/safeg_info_e.htm
8.https://www.autoindustriya.com/editors-note/can-safeguards-fix-the-deeper-issues-of-ph-auto-manufacturing.html

เกร็ดความรู้คู่อุตสาหกรรม

สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า "โกโกโร่ (Gogoro)"

บทพิสูจน์ความสำเร็จของภาครัฐและเอกชนในการร่วมกันลดการใช้รถจักรยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปไปสู่รถจักรยานยนต์ไฟฟ้าในไต้หวัน

กองเศรษฐกิจอุตสาหกรรมระหว่างประเทศ

ปัจจุบันไต้หวันถือเป็นหนึ่งในจุดหมายปลายทางของคนไทยที่นอกเหนือไปจากประเทศยอดนิยมในภูมิภาคเอเชีย อาทิ ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ จีน และฮ่องกง ซึ่งหากใครเคยไปท่องเที่ยวที่ไต้หวัน จะเห็นได้ว่าสิ่งที่คล้ายกับกรุงเทพฯ นั่นคือ รถจักรยานยนต์จำนวนมากมายบนท้องถนนในไทเป โดยมีความหนาแน่นของจักรยานยนต์ประเภทต่าง ๆ ในไทเปและเมืองอื่น ๆ สูงถึง 389 คัน/ตารางกิโลเมตร ซึ่งในจำนวนนี้มีรถจักรยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์สันดาป ซึ่งส่งผลต่อการเกิดมลพิษทางเสียงและมลพิษทางอากาศโดยเฉพาะการเกิดปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน (ฝุ่น PM2.5) ซึ่งกำลังเป็นปัญหาสำคัญเช่นเดียวกันกับที่เกิดขึ้นทั้งในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยในปี 2558 รัฐบาลไต้หวันได้ประกาศนโยบายการยกเลิกการใช้จักรยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปให้หมดไปภายในปี 2578 เพื่อลดปัญหาการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดอ๊อกไซด์อย่างจริงจัง และได้สร้างความนิยมในการใช้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า (Electric Scooter) ในไต้หวันให้เพิ่มมากขึ้นทุก ๆ ปี จึงกลายเป็นยานพาหนะยอดนิยมที่พบเห็นได้โดยทั่วไปในไต้หวัน โดยมีหลากหลายยี่ห้อ และหนึ่งในยี่ห้อที่ได้รับความนิยมเป็นอันดับต้น ๆ คือ โกโกโร่ (Gogoro) ผลิตโดยบริษัท Gogoro Inc. ซึ่งผู้ผลิตได้มีการเปิดตัว Gogoro รุ่นแรก (Gogoro 1) ให้โลกได้รู้จัก Gogoro ในฐานะเทสล่าแห่งอุตสาหกรรมสกู๊ตเตอร์ (The 'Tesla' of Scooters) ครั้งแรกในงาน The Consumer Electronics Show (CES) ณ เมืองลาสเวกัส รัฐเนวาดา สหรัฐอเมริกา เมื่อเดือนมกราคมปี 2558 และโกโกโร่ถือเป็นสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าที่สามารถถอดเปลี่ยนแท่งแบตเตอรี่สำรองได้ (Electric Scooters with swappable batteries) จึงทำให้โกโกโร่กลายเป็นสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าไม่ต้องชาร์จไฟจากตัวเครื่องของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าโดยตรง แต่ใช้วิธีการถอดแบตเตอรี่ที่หมดกระแสไฟฟ้าแล้วนำแท่งแบตเตอรี่สำรองที่มีกระแสไฟฟ้ามาเปลี่ยนแทนในช่องแบตเตอรี่ได้

ทั้งนี้ Gogoro ทุกรุ่นทุกคันจะมีแบตเตอรี่ 2 แท่ง ทำให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว และไม่ต้องใช้เวลารอชาร์จให้ไฟฟ้าบรรจุจนเต็ม ในกรณีที่แท่งแบตเตอรี่ไม่มีไฟฟ้าแล้ว ก็สามารถนำแท่งแบตเตอรี่ที่ไม่มีไฟฟ้าไปยังจุดสลับเปลี่ยนแบตเตอรี่ของ Gogoro หรือเรียกว่า Gogoro Energy Network ซึ่งได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลไต้หวันให้มีการตั้ง Gogoro Energy Network ทั่วทั้งเกาะไต้หวัน เพื่อให้เป็นจุดเปลี่ยนแบตเตอรี่ที่ชาร์จไฟเต็มแล้วจากแผงชาร์จไฟของ Gogoro Energy Network และนำแท่งแบตเตอรี่ที่ไม่มีไฟฟ้าไปเสียบใน Gogoro Energy Network ลงไปเพื่อทำการชาร์จไฟจนเต็มและผู้ขับขี่โกโกโร่อื่น ๆ ก็จะสามารถมาดึงแท่งแบตเตอรี่ที่ชาร์จไฟเต็มแล้วจาก Gogoro Energy Network ไปใช้งานต่อ (ผู้ขับขี่หรือเจ้าของโกโกโร่จะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการใช้บริการของการสลับเปลี่ยนแบตเตอรี่ของ Gogoro Energy Network เดือนละ 299 เหรียญไต้หวัน (ประมาณ 325 บาท) ซึ่งปัจจุบันพบว่า Gogoro ได้มีการจำหน่ายออกไปได้แล้วประมาณ 120,000 คัน และมีการขยายเครือข่ายสถานีสลับแบตเตอรี่ รวมทั้งศูนย์จำหน่ายและสาธิตการใช้งานสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้ารุ่นต่าง ๆ ของ Gogoro เพื่อรองรับความต้องการใช้งาน Gogoro ในเมืองต่าง ๆ ของไต้หวัน นอกจากนี้ ยังมีการเปิดใช้ Application ที่มีชื่อว่า GoShare เพื่อใช้ค้นหา Gogoro ที่อยู่ใกล้เคียง พร้อมทั้งมีภาพแสดงปริมาณไฟในแบตเตอรี่ที่ยังเหลืออยู่บนจอมือถือของผู้ขับขี่

ในปี 2562 ที่ผ่านมา พบว่า Gogoro มีส่วนแบ่งการตลาดสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าของไต้หวันสูงถึงร้อยละ 94 เนื่องจากคนไต้หวันเน้นการขับสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าในระยะใกล้แบบสะดวกสบาย รวมทั้งยังช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายด้านน้ำมัน และคาดว่าผลกระทบของสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ที่เกิดขึ้นในขณะนี้จะมีส่วนช่วยเพิ่มยอดการจำหน่ายสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าในไต้หวันเพิ่มขึ้น เนื่องจากผู้คนจำนวนมากมีความต้องการจะหลีกเลี่ยงการติดเชื้อ COVID-19 จากการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ โดยการขับขี่พาหนะส่วนตัวมากยิ่งขึ้นและสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าก็ถือว่าเป็นตัวเลือกที่น่าสนใจเป็นอย่างมาก นอกจากนี้ ยังมีการส่งออก Gogoro ไปยังประเทศต่าง ๆ ด้วย เช่น เยอรมนี ฝรั่งเศส และสหรัฐอเมริกา เป็นต้น ซึ่งการที่ Gogoro สามารถก้าวไปสู่การเป็นผู้ผลิตสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้ารายใหญ่อันดับที่ 4 ของไต้หวัน และเป็นหนึ่งในสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าที่ได้รับ การยอมรับในระดับโลกภายในระยะเวลาเพียง 4 ปีนั้น มีความน่าสนใจเป็นอย่างมากที่จะนำแนวทางในการส่งเสริมการใช้งานและการผลิตรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าของบริษัท Gogoro Inc. มาประยุกต์ใช้กับประเทศไทย เนื่องจากบริษัท Gogoro Inc. ได้ก่อตั้งขึ้นโดยนายโฮเรซ ลูค (Herace Luke) นักออกแบบผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมและนักเทคโนโลยีจากฮ่องกงร่วมกับเพื่อนของเขา คือ นายแมตต์ เทย์เลอร์ (Matt Taylor) โดยมีสำนักงานใหญ่อยู่ที่เมืองเถาหยวน ไต้หวัน ซึ่งบริษัท Gogoro Inc. เปิดดำเนินการครั้งแรกเมื่อเดือนตุลาคม ปี 2557 และในระยะแรกของการดำเนินธุรกิจ บริษัท Gogoro Inc. เป็นเพียงบริษัท Startup ที่เป็นผู้ผลิตสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าที่ได้รับการสนับสนุนเงินทุนเพื่อดำเนินธุรกิจจำนวน 50 ล้านเหรียญสหรัฐฯ จากผู้บริหารธุรกิจขนาดใหญ่ของไต้หวัน จำนวน 2 ราย คือ ดร. ซามูเอล หยิ่น ประธานบริษัท รูนเท็กซ์ กรุ๊ป (Ruentex Group) และนางสาวเชอร์ หวัง (Cher Wang) ผู้ร่วมก่อตั้งและ CEO ของบริษัท HTC Corporation ในขณะเดียวกัน กองทุนพัฒนาแห่งชาติ (Taiwan's National Development Fund) ของรัฐบาลไต้หวันได้เห็นความสำคัญของการวิจัยและพัฒนาสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าอย่างจริงจัง จึงได้สนับสนุนเงินทุนสำหรับการวิจัยและพัฒนาสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าของ บริษัท Gogoro Inc. ร่วมกับกลุ่มบริษัทพานาโซนิค นอกจากนี้ บริษัท Gogoro Inc. ยังได้รับเงินทุนเพิ่มเติมจากกลุ่มธุรกิจต่าง ๆ เช่น กองทุน Singapore's Temasek บริษัท เจเนอเรชั่น อินเวสท์เมนท์ แมเนจเมนท์ (Generation Investment Management) กลุ่มซูมิโตโมคอร์ปอเรชั่น (Sumitomo Corporation) เป็นต้น

ภาพที่ 1
การเปิดตัว Gogoro 1 series และแผงชาร์จไฟ (Gogoro Energy Network) ครั้งแรกภายในงาน The Consumer Electronics Show (CES) ณ เมืองลาส เวกัส รัฐเนวาดา สหรัฐอเมริกาเมื่อปี 2558

ที่มา: https://www.popsci.com

ภายหลังการเปิดตัว Gogoro 1 series ซึ่งเป็นสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้ารุ่นแรกของบริษัท Gogoro Inc. ในงาน The Consumer Electronics Show (CES) ณ เมืองลาสเวกัส รัฐเนวาดา สหรัฐอเมริกา เมื่อปี 2558 (ทั้งนี้ Gogoro 1 series มีการวางจำหน่ายในตลาดในไต้หวันเป็นหลัก) ต่อมาบริษัท Gogoro Inc. ได้ผลิตสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้ารุ่น Gogoro 2 series ซึ่งได้มีการปรับและเปลี่ยนแปลงการออกแบบ รวมถึงเพิ่มฟังก์ชันการทำงานให้มีความหลากหลายมากยิ่งขึ้น อาทิ ใช้มอเตอร์ 6.2 kw มีความเร็วสูงสุด 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ทำเบาะนั่งใหญ่ขึ้นสำหรับ 2 คน เพิ่มช่องเก็บของให้มีขนาดใหญ่ขึ้น ใช้ระบบเบรก SBS และปรับขนาดล้อหน้าเพิ่มเป็น 14 นิ้ว เปลี่ยนไฟหน้าเป็นหลอดไฟแบบ LED รวมทั้งเจ้าของรถสามารถตั้งรหัสลับ (Password) ไว้ในโทรศัพท์มือถือหรือใช้ลายนิ้วมือในการสตาร์ทรถได้ เป็นต้น ซึ่งสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้ารุ่น Gogoro 2 series นอกจากจะได้รับความนิยมในไต้หวันแล้ว ยังมีการส่งออกไปยังยุโรปมากกว่า 200,000 คัน โดยเฉพาะเยอรมนี ฝรั่งเศส และสเปนที่ได้เริ่มประกาศใช้นโยบายเศรษฐกิจแบ่งปัน (Sharing Economy Policy) ซึ่งหนึ่งในกิจกรรมสำคัญภายใต้นโยบายดังกล่าว คือ การจัดทำโครงการให้เช่ายืมสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าแล้วนำมาคืนที่จุดให้บริการ (e-Scooter-sharing Project) ในเมืองใหญ่ ๆ ได้แก่ เบอร์ลิน ปารีส และมาดริด

ภาพที่ 2
เดือน ก.ค. 60 โฮเรซ ลูค (Herace Luke) ผู้ก่อตั้งและ CEO ของ Gogoro Inc. ได้เข้าร่วมกิจกรรมส่งมอบรถสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้ารุ่น New Gogoro 2 ที่ได้มีการสั่งจองทางออนไลน์ ณ Memorial Hall ไทเป

ภาพที่ 3
ปัจจุบัน Gogoro Inc. ได้จัดตั้งจุดสลับเปลี่ยนแบตเตอรี่ (Gogoro Energy Network) ไปแล้วมากกว่า 1,900 แห่ง ทั่วทั้งเกาะไต้หวัน

ที่มา: Taipei Times Mon (July 10, 2017)

อย่างไรก็ดี บริษัท Gogoro Inc. ยังมุ่งมั่นที่จะทำการวิจัยและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2563 บริษัท Gogoro Inc. ได้ผลิตและจำหน่าย Gogoro 3 series ซึ่งถือเป็นการพัฒนารถสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าให้เข้าสู่โหมดการเป็นสมาร์ทสกู๊ตเตอร์อย่างแท้จริงมากยิ่งขึ้น โดยสามารถเชื่อมต่อกับโทรศัพท์มือถือเพื่อเข้าถึงแอพพิเคชั่นต่าง ๆ นอกจากนี้ สกู๊ตเตอร์ Gogoro 3 series ยังสามารถเชื่อมต่อกับอุปกรณ์ต่าง ๆ อาทิ นาฬิกาอัจฉริยะเพื่อปลดล็อกสกู๊ตเตอร์ได้อย่างง่ายดายโดยไม่ต้องใช้กุญแจ เพิ่มพื้นที่ใต้ที่นั่งของผู้โดยสารซ้อนท้ายให้มีขนาดใหญ่ขึ้นถึง 26.5 ลิตร มีที่วางแก้วและพอร์ตชาร์จ USB สำหรับโทรศัพท์มือถือ ทั้งนี้ บริษัท Gogoro Inc. ได้ประกาศใช้แผนการส่งเสริมการขายด้วยการประกาศลดราคา Gogoro 3 series ให้เหลือเพียง 73,800 เหรียญไต้หวัน/คัน และในปลายปี 2563 บริษัท Gogoro Inc. ได้ผลิตและจำหน่ายสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้ารุ่นล่าสุด รุ่น Gogoro 3 series Plus ซึ่งเป็นสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าที่สร้างมาเพื่อรองรับธุรกิจการให้เช่ายืมสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า ซึ่งปัจจุบันธุรกิจดังกล่าวเริ่มได้รับความสนใจเพิ่มมากขึ้นทั้งในไต้หวันและอีกหลายประเทศทั่วโลก

นอกจากนี้ Gogoro 3 series Plus ยังได้มีการปรับปรุงและออกแบบให้มีลักษณะเพื่อการใช้งานง่ายขึ้น มีความหลากหลายของสีให้เลือกใช้ รวมถึงมีการใช้วัสดุที่เป็นตัวถังโพลีโพรพีลีนที่สามารถนำกลับมาทำการรีไซเคิลได้มีความแข็งแรงและทนทานต่อการใช้งานในที่สาธารณะ มีช่องเก็บสัมภาระและแบตเตอรี่สำรองที่กว้างขึ้น มีความเร็วสูงสุด 86 กิโลเมตร/ชั่วโมงโดยใช้แบตเตอรี่ลิเธียมชนิดใหม่ (พานาโซนิค 2170) ซึ่งใช้เวลาในการชาร์จไฟประมาณ 2.5 ชั่วโมง (สามารถขับขี่ได้ในระยะทาง 170 กิโลเมตร) นอกจากนี้ ยังเพิ่มความเป็นอัจฉริยะให้กับ Gogoro 3 series Plus ด้วยการติดตั้งคีย์การ์ดอัจฉริยะทำให้สามารถเปิด-ปิดเครื่องยนต์ได้ง่ายขึ้น รวมถึงมีหน้าจอที่เรียบง่ายซึ่งประกอบด้วยข้อมูลพื้นฐานทั้งหมดของการใช้งานและการอ่านข้อมูลแบตเตอรี่ รวมทั้งสามารถแจ้งข้อมูลตำแหน่งที่ตั้งของจุดสลับเปลี่ยนแบตเตอรี่ผ่านแอพพลิเคชั่นบนโทรศัพท์มือถือได้อีกด้วย

ภาพที่ 4
สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้ารุ่นล่าสุดของบริษัท Gogoro Inc. รุ่น Gogoro 3 series Plus

ที่มา: www.gogoro.com

กล่าวได้ว่าความสำเร็จในการสร้างกระแสความนิยมในการใช้จักรยานยนต์จากเครื่องยนต์สันดาปไปสู่จักรยานยนต์ไฟฟ้าในไต้หวัน มิได้มาจากความพยายามในการวิจัยและพัฒนาสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าของบริษัท Gogoro Inc. เพียงอย่างเดียวเท่านั้น แต่ยังมาจากความร่วมมือระหว่างบริษัท Gogoro Inc. กับหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องในไต้หวัน ดังนั้น จึงมีประเด็นที่น่าสนใจสำหรับประเทศไทยที่ปัจจุบันภาครัฐได้หันมาให้ความสำคัญและส่งเสริมการผลิตรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าผ่านกลไกของคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ ตั้งแต่ปี 2563 โดยมีนายสุพัฒนพงษ์ พันธ์มีเชาว์ รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน และปลัดกระทรวงอุตสาหกรรมเป็นกรรมการและเลขานุการคณะกรรมการฯ

ดังนั้น เราควรหันมาติดตามและศึกษาแนวทางการลดการใช้จักรยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปไปสู่จักรยานยนต์ไฟฟ้าในไต้หวันตั้งแต่จุดเริ่มต้นไปถึงจุดแห่งความสำเร็จในปัจจุบัน เพื่อเป็นแนวทางในการก้าวเข้าสู่สังคมคาร์บอนต่ำ (Low Carbon Society) ด้วยการลดการใช้จักรยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปไปสู่จักรยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยและเป็นฐานการผลิตรถยานยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วนที่สำคัญของโลกในอนาคต

ตารางที่ 1
แนวทางสำคัญของภาครัฐและเอกชนในการร่วมกันลดการใช้รถจักรยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปไปสู่รถจักรยานยนต์ไฟฟ้าในไต้หวัน

ปี	นโยบาย/ยุทธศาสตร์/แผนงาน/โครงการที่เกี่ยวข้อง	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
2552	สำนักงานการพัฒนาอุตสาหกรรม (Industrial Development Bureau: IDB) ในสังกัดกระทรวงเศรษฐการ (Ministry of Economic Affairs: MOEA) ได้ออกประกาศนโยบาย การสนับสนุนการผลิตและการใช้รถจักรยานยนต์ไฟฟ้าและสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าในไต้หวันอย่างเป็นทางการครั้งแรกเมื่อเดือนเมษายน 2552 ซึ่งนโยบายดังกล่าวจัดทำขึ้นโดยอาศัยความร่วมมือระหว่าง IDB และหน่วยงานภาครัฐและเอกชนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สถาบันวิจัยด้านเทคโนโลยีอุตสาหกรรม (Industrial Technology Research Institute: ITRI) ศูนย์ทดสอบและวิจัยยานยนต์ (Automotive Research and Testing Center: ARTC) ศูนย์ทดสอบด้านอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Testing Center: ETC) และผู้แทนจากอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าในไต้หวัน ทั้งนี้ภายใต้นโยบายดังกล่าวได้กำหนดหน่วยงานที่จะรับผิดชอบในแต่ละด้านไว้อย่างชัดเจนและเป็นระบบเชื่อมโยงกัน (ตารางที่ 2)	- Industrial Development Bureau (IDB) - Industrial Technology Research Institute (ITRI) - Automotive Research and Testing Center (ARTC) - Industrial Technology Res earch Institute (ITRI) - Electronic Testing Center (ETC)
2553	- IDB ในฐานะหน่วยงานหลักในการนำนโยบายการสนับสนุนการผลิตและการใช้รถจักรยานยนต์ไฟฟ้าในไต้หวันไปสู่การปฏิบัติได้ออกมาตราการส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปรายใหญ่ในไต้หวัน อาทิ บริษัท Sanyang Motor Co. บริษัท Kwang Yang Motor Co. หันไปทำการผลิตรถจักรยานยนต์ไฟฟ้ามากขึ้น ขณะเดียวกัน ไต้หวันได้เปิดตัวสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าต้นแบบที่ใช้แบตเตอรี่ Lithium-ion จำนวน 2 รุ่น คือ E-Mio, SYM และ E-Mo, E-Ton เพื่อสร้างแรงจูงใจให้ชาวไต้หวันหันไปสนใจการทดลองใช้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าและกระตุ้นตลาดการใช้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าภายในประเทศ (ภาพที่ 5)	- Industrial Development Bureau (IDB)
2554	- โฮเรซ ลูค (Herace Luke) นักออกแบบผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมและนักเทคโนโลยีจากฮ่องกงกับเพื่อนของเขา คือ แมตต์ เทย์เลอร์ (Matt Taylor) ร่วมกันก่อตั้งบริษัท Gogoro Inc. ซึ่งเป็น Startup ผู้ผลิตสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า โดยมีสำนักงานใหญ่อยู่ที่เมืองเถาหยวน ไต้หวัน - กองทุนพัฒนาแห่งชาติ (Taiwan's National Development Fund) ให้เงินสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าของ บริษัท Gogoro Inc.	- กองทุนพัฒนาแห่งชาติ (Taiwan's National Development Fund)

ตารางที่ 1
แนวทางสำคัญของภาครัฐและเอกชนในการร่วมกันลดการใช้รถจักรยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปไปสู่รถจักรยานยนต์ไฟฟ้าในไต้หวัน (ต่อ)

ปี	นโยบาย/ยุทธศาสตร์/แผนงาน/โครงการที่เกี่ยวข้อง	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
2557	- บริษัท Gogoro Inc. ได้สร้างความเปลี่ยนแปลงให้ระบบคมนาคมไต้หวันไปตลอดกาลด้วยการวิจัยและพัฒนาสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าที่สามารถถอดเปลี่ยนแท่งแบตเตอรี่สำรองได้ (Electric Scooters with swappable batteries) เป็นผลสำเร็จ และเริ่มดำเนินการผลิตอย่างทางการสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า "Gogoro" - Industrial Development Bureau (IDB) ได้นำข้อมูลของสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า "Gogoro" ไปเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ในการประชุม/สัมมนานานาชาติที่เกี่ยวข้อง	- Industrial Development Bureau (IDB)
2558	- รัฐบาลไต้หวันได้ประกาศนโยบายการยกเลิกการใช้จักรยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปให้หมดไปภายในปี 2578 เพื่อลดปัญหาการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดอ๊อกไซด์อย่างจริงจัง - บริษัท Gogoro Inc. ผู้ผลิตได้มีการเปิดตัว Gogoro รุ่นแรก (Gogoro 1) ให้โลกได้รู้จัก Gogoro ในฐานะเทสล่าแห่งอุตสาหกรรมสกู๊ตเตอร์ (The 'Tesla' of Scooters) ครั้งแรกในงาน The Consumer Electronics Show (CES) ณ เมือง ลาสเวกัส รัฐเนวาดา สหรัฐอเมริกา เมื่อเดือนมกราคม ปี 2558 - บริษัท Gogoro Inc. เริ่มส่งออก Gogoro ไปจำหน่ายในต่างประเทศ โดยเฉพาะในยุโรปสูงถึง 200,000 คัน และทำให้บริษัท Gogoro Inc. กลายเป็น Unicorn Startup รายแรกของอุตสาหกรรมสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าของไต้หวัน	- กระทรวงเศรษฐการ (Ministry of Economic Affairs: MOEA)
2562	- สภาบริหาร (The Executive Yuan) ของไต้หวันออกประกาศนโยบายการยกเลิกการใช้จักรยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปของหน่วยงานราชการให้หมดไปภายในปี 2573 - สำนักงานพิทักษ์สิ่งแวดล้อม (The Environmental Protection Administration : EPA) ของไต้หวันได้ตั้งเป้าลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกให้ได้ร้อยละ 20 ภายในอีก 10 ปี จึงได้ออกมาตรการให้เงินอุดหนุนเพื่อจูงใจให้ชาวไต้หวันซื้อจักรยานยนต์ไฟฟ้าและสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าทุกยี่ห้อคันละ 3,000 เหรียญไต้หวัน โดยเริ่มตั้งแต่ปี 2563 - หน่วยงานภาครัฐหลายแห่งในไต้หวันยังได้มีการออกมาตรการให้เงินอุดหนุนเพื่อจูงใจให้มีการซื้อจักรยานยนต์ไฟฟ้าและสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าเพิ่มมากขึ้น เช่น กระทรวงเศรษฐการ (Ministry of Economic Affairs) ของไต้หวันยังได้ให้เงินอุดหนุนคันละ 10,000 เหรียญ รวมทั้งเทศบาลท้องถิ่นในแต่ละเมืองจะอุดหนุนการซื้อจักรยานยนต์ไฟฟ้าและสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าในอัตราต่างกัน ทั้งนี้ เทศบาลเถาหยวนได้ให้เงินอุดหนุนมากที่สุด โดยรวมเงินอุดหนุนทั้งหมดมากถึง 29,000 เหรียญไต้หวัน	- สภาบริหาร (The Executive Yuan) - สำนักงานพิทักษ์สิ่งแวดล้อม (The Environmental Protection Administration: EPA) - กระทรวงเศรษฐการ (Ministry of Economic Affairs: MOEA) - เทศบาลท้องถิ่นในแต่ละเมือง

เมื่อพิจารณาแนวทางสำคัญของหน่วยงานภาครัฐและเอกชนในการร่วมกันลดการใช้รถจักรยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปไปสู่รถจักรยานยนต์ไฟฟ้าในไต้หวัน ตามตารางที่ 1 ข้างต้น จะเห็นได้ว่าความสำเร็จของไต้หวันในเรื่องดังกล่าวต้องอาศัยเวลาในการดำเนินการและผลักดันอย่างต่อเนื่องมานานนับสิบปี รวมทั้งอาศัยความร่วมมือและศักยภาพของหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องในแต่ละด้านภายใต้นโยบายการสนับสนุนการผลิตและการใช้รถจักรยานยนต์ไฟฟ้าและสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าในไต้หวันอย่างเป็นระบบ โดยไม่จำเป็นต้องพึ่งพาการทำงานอย่างเป็นทางการโดยอาศัยการจัดตั้งคณะกรรมการหรือคณะทำงานใด ๆ แต่ภาครัฐของไต้หวันเลือกวิธีเปิดโอกาสให้หน่วยงานภาครัฐและเอกชนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องได้มีส่วนร่วมตั้งแต่ขั้นตอนการกำหนดนโยบายการสนับสนุนการผลิตและการใช้รถจักรยานยนต์ไฟฟ้าและสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าในไต้หวันควบคู่ไปกับการออกประกาศและมาตรการต่าง ๆ เช่น การสนับสนุนด้านเงินทุนการวิจัยและพัฒนา การออกประกาศนโยบายการยกเลิกการใช้จักรยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปของหน่วยงานราชการ การออกมาตรการให้เงินอุดหนุนเพื่อจูงใจให้มีการซื้อจักรยานยนต์ไฟฟ้าและสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้า เป็นต้น

อย่างไรก็ดี นอกจากภาครัฐแล้ว ภาคเอกชนยังมีการดำเนินงานเพื่อส่งเสริมให้เกิดการใช้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าในไต้หวัน โดยบริษัทผู้ผลิตต่าง ๆ ได้มีการออกแบบสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าให้มี

ตารางที่ 2
โครงสร้างของหน่วยงานที่จะรับผิดชอบในแต่ละด้านภายใต้นโยบายการสนับสนุนการผลิตและการใช้รถจักรยานยนต์ไฟฟ้าและสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าในไต้หวัน

Vehicle test → **ARTC**

- Max. speed
- Acceleration
- Climbing ability
- Driving range
- EMC
- Specific safety
- Durability
- Residual capacity indication

Battery test → **ITRI**

Pre-test

Battery safe test

ITRI	ETC
• Over charge • Short circuit • Partial short circuit • crush	• shock • drop • vibration • Low pressure • Temperature cycle

Detachable safety requirement

- Label and mechanical
- Contact durability
- Potential resistance
- Insulation
- ESD

Charge system test → **ETC**

- Label and mechanical
- discharge
- Space and interval
- Plug and unplug
- IP55 of inlet
- Temperature rise
- shock
- Roll over
- Grounding
- Potential endurance
- Insulation
- Contact current
- Label endurance
- EMC

ที่มา: World Electric Vehicle Journal Vol. 3,ISSN 2032-6653, 2009

ภาพที่ 5
สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าต้นแบบที่ใช้แบตเตอรี่ Lithium-ion (E-Mio, SYM และ E-Mo, E-Ton)

ที่มา: World Electric Vehicle Journal Vol. 3 - ISSN 2032-6653, 2009

ความเหมาะสมและเป็นทางเลือกในการใช้แบตเตอรี่ได้มากขึ้น (ปัจจุบันมีบริษัทผู้ผลิตแบตเตอรี่สำหรับสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าอยู่เป็นจำนวนมาก อาทิ พานาโซนิค) ส่งผลให้สกู๊ตเตอร์ไฟฟ้ายี่ห้อที่ใช้แบตเตอรี่รุ่นเดียวกับ Gogoro สามารถมาใช้บริการจุดสลับเปลี่ยนแบตเตอรี่ของ Gogoro ได้ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้ และส่งผลให้ผู้ผลิตจักรยานยนต์รายใหญ่ของไต้หวันอย่างบริษัท Sanyang Motor Co. เริ่มให้ความสนใจและทำการพัฒนาสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าเพื่อสร้างนวัตกรรมใหม่ ๆ เช่นเดียวกันกับบริษัท Gogoro Inc. ทำให้ปัจจุบันมีส่วนแบ่งตลาดของรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าและสกู๊ตเตอร์ไฟฟ้าในตลาดรถจักรยานยนต์ของไต้หวันมากถึง 20 เปอร์เซ็นต์ภายในระยะเวลาไม่ถึงสิบปี

จัดทำโดย :
นางสาวอุบลวรรณ หลอดเงิน

แหล่งข้อมูลอ้างอิง :

- Jules Quarty (2009). Electric Scooters Could be the Future of Mobility. (ออนไลน์) สืบค้นจาก https://topics.amcham.com.tw/2019/10/electric-scooters-future-of-mobility/
- Matthew Fulco (2017). E-scooters Surge Ahe. (ออนไลน์) สืบค้นจาก https://taiwantoday.tw/news.php?unit=4,8,12,17,20&post=114992
- Bing-Ming Lin, Shiow-Huey Suen1, and Jason Shian-Ching Jang, International Battery, Hybrid and Fuel Cell Electric Vehicle Symposium, World Electric Vehicle Journal Vol. 3,ISSN 2032-6653, 2009, pp. 69-72.

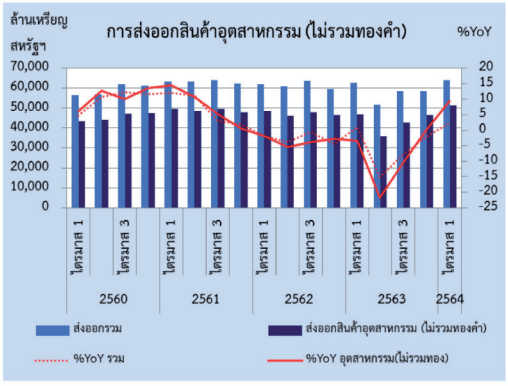
รอบรั้ว อุตสาหกรรม

นายทองชัย ชวลิตพิเชฐ ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม เข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการเพื่อเตรียมการจัดการประชุมรัฐมนตรีวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมเอเปค ครั้งที่ 28 และการประชุมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ครั้งที่ 1/2564 ในห้วงที่ประเทศไทยจะเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมเอเปค ปี 2565 โดยมีรองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงานเป็นประธาน ผ่านระบบการประชุมทางไกล จัดโดย สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สสว.) ในวันที่ 24 มิถุนายน 2564 ณ อาคารสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

นายทองชัย ชวลิตพิเชฐ ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม เป็นประธานเปิดงานสัมมนาออนไลน์ หัวข้อ Global E-Mobility Solutions-Accelerating EV Industry in Thailand ASEAN meets Europe : The Eastern Economic Corridor (EEC) of Thailand โดยมีผู้บริหารและผู้เชี่ยวชาญจากหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนทั้งในประเทศ และต่างประเทศ เข้าร่วมการสัมมนาดังกล่าว ซึ่งจัดโดย Eastern Economic Corridor (EEC) และ German Global Trade Forum ในวันที่ 24 มิถุนายน 2564 ณ อาคารสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

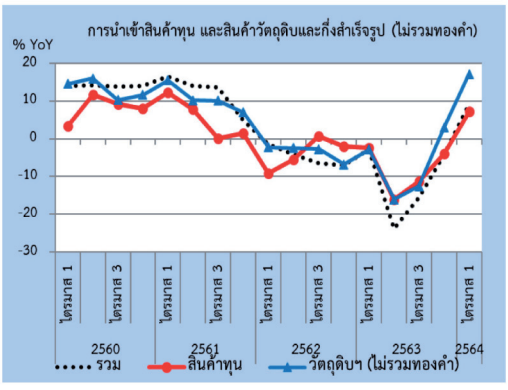
นางสาวพะเยาว์ คำมุข รองผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม ในฐานะผู้แทนสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม ร่วมเป็นวิทยากรเสวนาในหัวข้อ “รถยนต์ไฟฟ้าพลิกโอกาสธุรกิจ เปลี่ยนวิถีชีวิตคนไทย” ในงานสัมมนาออนไลน์ “ยานยนต์ไฟฟ้า” จุดเปลี่ยนอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย เปิดโอกาสใหม่ทางธุรกิจ จัดโดยหนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ ในวันที่ 29 มิถุนายน 2564 ณ อาคารสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

การส่งออก – นำเข้า สินค้าอุตสาหกรรมไทย ไตรมาส 1 ปี 2564



ไตรมาส 1 ปี 2564 การส่งออกสินค้าอุตสาหกรรม (ไม่รวมทองคำ) ขยายตัวร้อยละ 9.4 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน จากการขยายตัวของสินค้าสำคัญ อาทิ เครื่องคอมพิวเตอร์อุปกรณ์และส่วนประกอบ ถุงมือยาง เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ รถยนต์อุปกรณ์และส่วนประกอบ เม็ดพลาสติก เป็นต้น ตลาดส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมขยายตัวทุกตลาดหลัก ได้แก่ สหรัฐอเมริกา จีน สหภาพยุโรป (27) ญี่ปุ่น CLMV และอาเซียน (5)

หมายเหตุ : อาเซียน (5) ได้แก่ อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ และบรูไน
CLMV ได้แก่ กัมพูชา ลาว เมียนมา และเวียดนาม



ไตรมาส 1 ปี 2564 การนำเข้าสินค้าขยายตัวร้อยละ 9.4 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยการนำเข้าสินค้าเชื้อเพลิงหดตัวร้อยละ 11.7 สินค้าทุนขยายตัวร้อยละ 7.2 จากการนำเข้าเครื่องจักรกลและส่วนประกอบ เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ ส่วนสินค้าวัตถุดิบและกึ่งสำเร็จรูป (ไม่รวมทองคำ) ขยายตัวร้อยละ 17.2 จากการนำเข้าอุปกรณ์ส่วนประกอบ เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ เคมีภัณฑ์ เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์ เป็นต้น

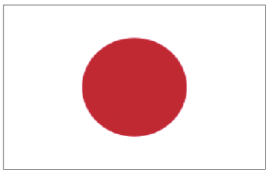
สินค้า	2560				2561				2562				2563				2564
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1
ส่งออกสินค้าอุตสาหกรรม (ไม่รวมทองคำ)	6.1%	12.8%	10.0%	13.7%	14.6%	10.7%	5.2%	0.6%	-1.9%	-5.3%	-3.8%	-2.8%	-3.4%	-21.9%	-10.5%	0.1%	9.4%
นำเข้าสินค้าทุน	3.5%	11.6%	9.1%	8.0%	12.2%	7.9%	0.0%	1.5%	-9.1%	-5.5%	0.6%	-2.0%	-2.4%	-16.2%	-11.3%	-3.9%	7.2%
นำเข้าวัตถุดิบและกึ่งสำเร็จรูป (ไม่รวมทองคำ)	14.5%	16.0%	10.3%	11.6%	15.5%	10.2%	10.1%	7.0%	-2.3%	-2.4%	-2.8%	-6.8%	-2.9%	-16.1%	-12.6%	3.0%	17.2%

สินค้าอุตสาหกรรม 3 อันดับแรกในตลาดส่งออกสำคัญของไทย ไตรมาส 1 ปี 2563

สัดส่วนส่งออก 22.6% ของสินค้าทั้งหมด
- รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ (+10.6%)
- เม็ดพลาสติก (+41.9%)
- เคมีภัณฑ์ (+7.2%)

สัดส่วนส่งออก 15.0% ของสินค้าทั้งหมด
- เครื่องคอมพิวเตอร์และส่วนประกอบ (-6.5%)
- ผลิตภัณฑ์ยาง (+49.3%)
- รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ (+45.7%)

สัดส่วนส่งออก 12.5% ของสินค้าทั้งหมด
- ผลิตภัณฑ์ยาง (-1.7%)
- เม็ดพลาสติก (+34.3%)
- เครื่องคอมพิวเตอร์และส่วนประกอบ (+15.3%)



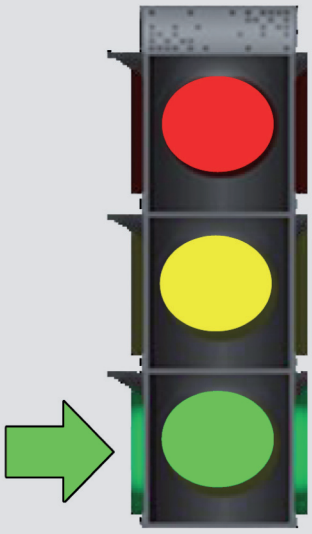
สัดส่วนส่งออก 10.0% ของสินค้าทั้งหมด
- รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ (+61.5%)
- เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ (+9.5%)
- เครื่องคอมพิวเตอร์และส่วนประกอบ (+11.1%)

สัดส่วนส่งออก 8.6% ของสินค้าทั้งหมด
- เครื่องคอมพิวเตอร์และส่วนประกอบ (+37.2%)
- รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ (+28.3%)
- เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ (+26.8%)

ที่มา : กระทรวงพาณิชย์

OIE Business Indicators ตัวชี้วัดเศรษฐกิจภาคอุตสาหกรรม

The Early Warning System of Industrial Economics: EWS–IE



หลักการพิจารณา EWS–IE สัญญาณไฟ

EWS-IE สัญญาณไฟเป็นเครื่องมือที่มีความสามารถในการชี้นำภาวะเศรษฐกิจอุตสาหกรรมเป็นระยะเวลา 2-4 เดือน แบ่งออกเป็น 3 ระยะ คือ **ระยะปกติ เตือนระยะเบื้องต้น และเตือนระยะรุนแรง** โดยระยะปกติจะแสดงสัญญาณไฟสีเขียว เตือนระยะเบื้องต้นจะแสดงสัญญาณไฟสีเหลือง และเตือนระยะรุนแรงจะแสดงสัญญาณไฟสีแดง

EWS–IE เดือนมิถุนายน – สิงหาคม 2564 ส่งสัญญาณเตือนปกติ โดยตัวแปรองค์ประกอบที่ส่งสัญญาณปกติ ได้แก่ ดัชนีปริมาณสินค้านำเข้าของไทย ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจของไทย (3 เดือนข้างหน้า) ดัชนีผู้จัดการฝ่ายจัดซื้อภาคอุตสาหกรรมของญี่ปุ่น ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจของยูโรโซน ดัชนีชี้นำเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกา และตัวแปรองค์ประกอบที่ส่งสัญญาณไม่ปกติในเบื้องต้น ได้แก่ ดุลบัญชีเดินสะพัดของไทย ดัชนีความเชื่อมั่นภาคอุตสาหกรรมของไทย (3 เดือนข้างหน้า) ดัชนีความเชื่อมั่นผู้บริโภคของจีน

หมายเหตุ: ข้อมูลที่ใช้ในการประมวลผลระบบเตือนภัยเศรษฐกิจอุตสาหกรรมไทยเป็นข้อมูลเดือนเมษายน 2564

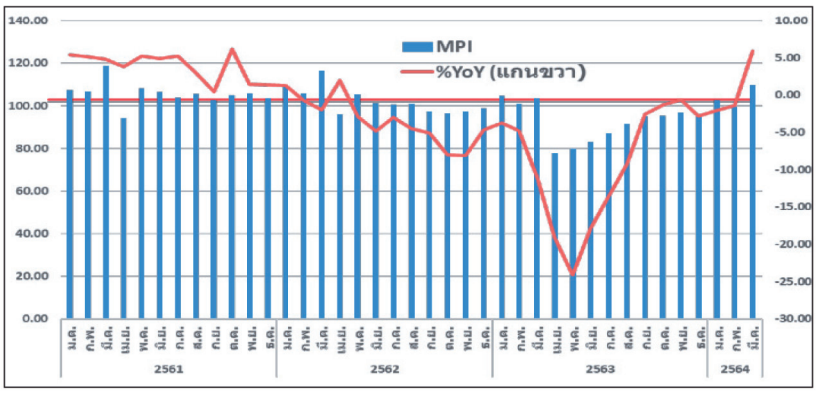
	ปี 2563				ปี 2564			ที่มา
	ไตรมาส 1	ไตรมาส 2	ไตรมาส 3	ไตรมาส 4	ไตรมาส 1	มี.ค.	เม.ย.*	
ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม (ถ่วงน้ำหนักมูลค่าเพิ่ม)	102.9 (-6.4)	80.2 (-20.0)	91.1 (-8.5)	95.9 (-1.6)	103.9 (+1.0)	109.6 (+5.9)	91.9 (+18.4)	สศอ.

หมายเหตุ: ( ) หมายถึง อัตราการขยายตัว YoY (%)

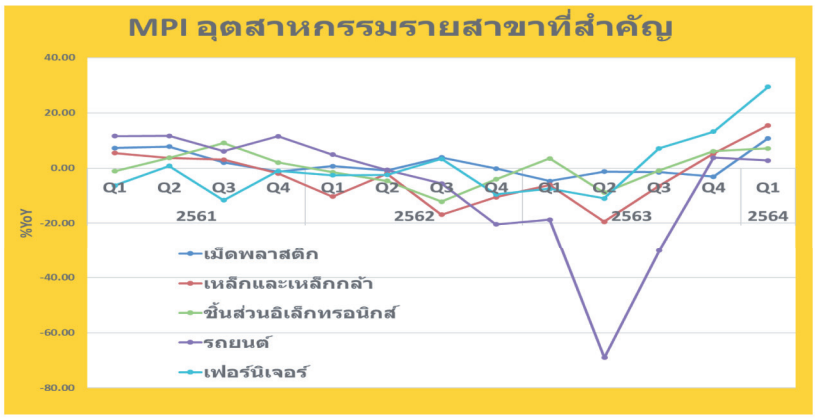
* ตัวเลขประมาณการเบื้องต้น

ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม (MPI)

ไตรมาสที่ 1/2564 MPI ขยายตัวร้อยละ 0.9 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน อุตสาหกรรมที่ส่งผลให้ดัชนีขยายตัวจากไตรมาสเดียวกันของปี 2563 อาทิ เหล็กและเหล็กกล้า เม็ดพลาสติก เฟอร์นิเจอร์ รถยนต์ ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์



ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม



		MPI (%YoY)
2563	Jan	-3.8
	Feb	-4.9
	Mar	-11.1
	Q1	-6.7
	Apr	-19.1
	May	-24.1
	Jun	-17.9
	Q2	-20.4
	Jul	-13.6
	Aug	-9.3
	Sep	-2.6
	Q3	-8.5
	Oct	-1.3
	Nov	-0.6
	Dec	-2.8
	Q4	-1.6
2564	Jan	-2.0
	Feb	-1.4
	Mar	5.9
	Q1	0.9

โดย : สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม โทรศัพท์ 0 2430 6800 กด 0 โทรสาร 0 2644 8316

ดูรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ www.oie.go.th