

## ไทยกับการมีส่วนร่วมในห่วงโซ่มูลค่าโลก (Global Value Chain: GVC)

**ห่วงโซ่มูลค่า** หมายถึง กิจกรรมที่สร้างมูลค่าเพิ่มทั้งหมดที่เกิดขึ้นกับผลิตภัณฑ์ นับแต่ขั้นตอนการออกแบบผลิตภัณฑ์ จนกระทั่งสินค้านั้นถึงมือผู้บริโภคขั้นสุดท้าย รวมทั้งบริการหลังจากนั้น (after-sales services) อาทิ เริ่มตั้งแต่ขั้นตอนการวิจัย (R&D) การออกแบบ การผลิต การขนส่ง การโฆษณา การขาย และการบริการหลังการขาย โดยแต่ละกิจกรรมจะสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้า ถ้ากิจกรรมเหล่านี้กระจายอยู่ในหลายประเทศ/ภูมิภาค ก็จะเรียกว่า ห่วงโซ่มูลค่าโลก (Global Value Chain: GVC)

**วิวัฒนาการของการค้า** (Evolution of Trade) ทำให้การค้าสินค้าและบริการระหว่างประเทศในปัจจุบันอยู่ในรูปแบบของห่วงโซ่มูลค่าโลกมากขึ้นกว่าในอดีต จากสถิติของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) การค้าสินค้าขั้นกลาง (trade in intermediate goods) คิดเป็น ๒ ใน ๓ ของมูลค่าการค้าทั้งหมด จากการศึกษารายงานขององค์การ (United Nations Conference on Trade and Development- UNCTAD) พบว่า ประเทศกำลังพัฒนา รวมถึงประเทศพัฒนาน้อยที่สุด ได้เข้าเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่มูลค่าโลกมากขึ้นเรื่อยๆ โดยปรากฏการณ์ห่วงโซ่มูลค่าโลกได้เอื้อให้ประเทศกำลังพัฒนาที่ยังไม่สามารถพัฒนาอุตสาหกรรมหรือผลิตสินค้าเพื่อการส่งออกได้เอง ตลอดจนสายพานการผลิต สามารถเข้าเป็นส่วนหนึ่งของเศรษฐกิจโลกได้ง่ายขึ้น โดยมุ่งไปที่การผลิตสินค้าใน(บาง)ช่วงของห่วงโซ่ที่ประเทศนั้นๆ มีศักยภาพ ซึ่งจะส่งผลดีต่อประเทศในด้านการจ้างงาน กระตุ้นเศรษฐกิจ ฯลฯ

ไทยเป็นหนึ่งในประเทศกำลังพัฒนาในเอเชียที่มีส่วนร่วมอย่างสำคัญในห่วงโซ่มูลค่าโลก เนื่องจากไทยเป็นศูนย์กลาง (hub) ของเอเชียในสาขายานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ ในปี ๒๐๑๒ ไทยผลิต commercial vehicle ได้ ๑.๕ ล้านคัน (ส่วนใหญ่เป็นรถปิคอัพ) และส่งออก ๑ ล้านคัน มูลค่าการส่งออกในสาขานี้มากถึง ๑๒,๗๐๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐ นอกจากไทย ประเทศอื่นที่มีส่วนร่วมอย่างสำคัญในห่วงโซ่มูลค่าโลก ได้แก่ จีน เนื่องจากจีนเป็นผู้ประกอบอุปกรณ์สารสนเทศรายใหญ่ของโลก โดยที่ผลิตภัณฑ์ทั้งหมดของบริษัท Apple และ ๔๕% ของโทรศัพท์ Smart Phone ยี่ห้อ Samsung ผลิต/ประกอบในจีน และเวียดนามก็เป็นอีกประเทศหนึ่งที่มีส่วนร่วมใน GVC สูง ในปี ๒๐๑๒ ๓๓% ของโทรศัพท์ Smart Phone ยี่ห้อ Samsung ผลิต/ประกอบในเวียดนาม โดยที่ศักยภาพในการผลิตโทรศัพท์ Samsung ของเวียดนามสูงถึง ๑๕๐ ล้านเครื่อง/ปี

**สัดส่วนการเข้าร่วมในห่วงโซ่มูลค่าโลก (GVC participation rate) ของไทยอยู่ที่ ๕๒%** ซึ่งอยู่ระดับสูงเช่นเดียวกับประเทศจีน (๕๙%) ญี่ปุ่น (๕๑%) จีนไทเป (๕๐%) แต่ต่ำกว่าสิงคโปร์ (๘๒%) ฮองกง (๗๒%) มาเลเซีย (๖๘%) และเกาหลีใต้ (๖๓%) ภูมิภาคเอเชียตะวันออก และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นภูมิภาคที่มีสัดส่วน GVC participation ในระดับที่สูง เนื่องจากโครงสร้างการผลิตของทั้งสองภูมิภาคดังกล่าวอยู่ในส่วนกลางของห่วงโซ่มูลค่าโลก (“in the middle” of GVCs) กล่าวคือ นำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศเข้ามาใช้ในกระบวนการผลิต และส่งออกสินค้าขั้นกลาง (intermediate goods) ในระดับที่สูง จึงมีส่วนร่วมใน GVC ทั้งในระดับ upstream และ downstream

นอกจากการมีส่วนร่วมในห่วงโซ่มูลค่าโลกในระดับที่สูง ไทยถือเป็นประเทศที่มีศักยภาพที่จะรับประโยชน์จากการเข้าร่วมในห่วงโซ่มูลค่าโลก เนื่องจากมีระดับของเทคโนโลยีสูงพอที่จะสร้างมูลค่าเพิ่มในประเทศได้ อาทิ สาขายานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย เป็นตัวอย่างของสาขาที่การมีส่วนร่วมในห่วงโซ่มูลค่าโลกก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มภายในประเทศ (domestic value creation) ในระดับที่สูง ซึ่งรายงานของ UNCTAD ได้แบ่งระยะการเข้าร่วมใน GVC ของประเทศต่างๆ ออกเป็นระยะต้น และระยะกลาง ประเทศที่อยู่ในระยะต้นคือ ประเทศที่มีสัดส่วนของการลงทุนจากต่างชาติ (FDI) ในระดับที่สูง แต่การผลิตไม่ได้ใช้เทคโนโลยีในระดับที่สูง และไม่ได้มีการสะสมมูลค่าภายในประเทศมากนัก ประเทศที่อยู่ในระยะนี้ได้แก่ ประเทศบังกลาเทศ คอสตาริกา เม็กซิโก และเวียดนาม ส่วนไทยจัดเป็นประเทศที่พ้นจากระยะต้น และมีระดับเทคโนโลยีสูงกว่าประเทศดังกล่าวข้างต้น จึงสามารถสร้างการสะสมมูลค่าภายในประเทศได้มากขึ้น นอกจากนี้ไทยประเทศที่อยู่ในระยะนี้ได้แก่ จีน มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ และสิงคโปร์

**นัยต่อการพัฒนา** อย่างไรก็ตาม การเลื่อนขึ้นจากการผลิตที่สร้างมูลค่าเพิ่มได้น้อยไปสู่การผลิตที่สร้างมูลค่าเพิ่มได้มากของประเทศกำลังพัฒนานั้น เป็นกระบวนการที่ไม่ได้เกิดขึ้นได้เองโดยอัตโนมัติ และฐานการผลิตต่างๆ ในห่วงโซ่นั้นอาจเคลื่อนย้ายจากประเทศหนึ่งไปอีกประเทศหนึ่งได้ ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือก/การเคลื่อนย้ายฐานการผลิต ได้แก่ คุณภาพของแรงงานและค่าใช้จ่ายในการผลิต นอกจากนี้ ในแง่ผลกระทบต่อด้านสังคม ห่วงโซ่การผลิตสินค้าที่ส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมอาจมีแรงจูงใจที่จะเคลื่อนย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศที่มีกฎระเบียบควบคุมน้อยกว่า ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อประเทศอื่นๆ ได้ อีกทั้งห่วงโซ่การผลิตอาจส่งผลกระทบต่อตลาดแรงงานและสังคมของประเทศที่เป็นฐานการผลิตด้วย การวางแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาห่วงโซ่มูลค่าโลก จึงต้องคำนึงถึงจุดสมดุลระหว่างโอกาสทางการค้าและความเสี่ยงข้างต้น และภาครัฐควรต้องมีการวางกฎระเบียบที่เข้มแข็ง และสนับสนุนให้มีการถ่ายทอดความรู้ (technology transfer) จากประเทศที่เข้ามาลงทุน ดังนั้น ประเด็นที่ภาครัฐควรพิจารณา อาทิ ทำอย่างไรให้ไทยสามารถยกระดับของอุตสาหกรรมในห่วงโซ่มูลค่าโลก (Value Chain Upgrading) จากการเป็น labour-intensive ไปสู่การเป็นประเทศที่มีเทคโนโลยี/นวัตกรรมในระดับสูง (ดังเช่น ญี่ปุ่น เกาหลี ซึ่งใช้แรงงานน้อย แต่่นวัตกรรมสูง) ซึ่งจะเป็นแรงขับให้ไทยสามารถพ้นจากกับดักของประเทศที่มีรายได้ปานกลาง (Middle-Income Trap) ได้

นอกจากนี้ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศในฐานะหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบเรื่องการจัดทำความตกลงการค้าเสรีต่างๆ ของไทย จึงต้องพิจารณาทบทวนท่าที และยุทธศาสตร์การเจรจาการค้าของไทยอยู่เสมอ เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทสถานการณ์การค้าในปัจจุบัน อาทิ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกฎว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้า การที่ไทยเป็นประเทศหนึ่งที่มีส่วนร่วมอย่างสำคัญในห่วงโซ่มูลค่าโลก หากไทยใช้กฎแหล่งกำเนิดสินค้าที่ยาก อาจไม่ได้ประโยชน์เท่าที่ควร การเจรจาจึงควรพิจารณาให้สอดคล้องและสะท้อนโครงสร้างการผลิตในความเป็นจริง

สำนักงานการค้าสินค้า

กรกฎาคม 2557