

ผลกระทบต่องานสวัสดิการทางเศรษฐกิจของการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ในเทศมาเลเซีย
และอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มในประเทศไทย

นางสาวสุพรรณษา วินมูน

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์

คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2546

ISBN: 974-17-3584-7

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ECONOMIC WELFARE COST OF PROTECTION FOR AUTOMOBILE INDUSTRY
IN MALAYSIA AND PALM OIL INDUSTRY IN THAILAND

Miss Suphansa Vinmoon

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Economics in Economics

Faculty of Economics
Chulalongkorn University

Academic year 2003

ISBN: 974-17-3584-7

หัวข้อวิทยานิพนธ์	ผลกระทบต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจของการคุ้มครองอุตสาหกรรม
	รถยนต์ในประเทศมาเลเซียและอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มในประเทศไทย
โดย	นางสาวสุพรรณษา วินมูน
สาขาวิชา	เศรษฐศาสตร์
อาจารย์ที่ปรึกษา	รองศาสตราจารย์ ดร.อิสรา ศานติศาสน์

คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัยรับนี้เป็นส่วน
หนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต

..... คณบดีคณะเศรษฐศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ ดร.สุทธิพันธ์ จิราธิวัฒน์)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

..... ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.สมชาย รัตนโกมุท)

..... อาจารย์ที่ปรึกษา
(รองศาสตราจารย์ ดร.อิสรา ศานติศาสน์)

..... กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูรย์ ไกรพรศักดิ์)

..... กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.จิตตภัทร เกื้ออรรถ)

สุพรรณยา วินมูน : ผลกระทบต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจของการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศมาเลเซียและอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มในประเทศไทย. (ECONOMIC WELFARE COST OF PROTECTION FOR AUTOMOBILE INDUSTRY IN MALAYSIA AND PALM OIL INDUSTRY IN THAILAND) อ.ที่ปรึกษา: รศ.ดร. อิศรา ศานติศาสน์, 113 หน้า. ISBN 974-17-3584-7

การศึกษานี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงผลกระทบที่เกิดจากการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศมาเลเซียและอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มของไทยต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจ ตั้งแต่ปี 2536-2544 โดยได้แบ่งตลาดสินค้าออกเป็น 2 ตลาด คือ ตลาดสินค้านำเข้า และตลาดสินค้าที่ผลิตภายในประเทศ อย่างไรก็ตาม ไม่ได้มีการศึกษาทางด้านอุปทานของสินค้าที่ผลิตภายในประเทศ เนื่องจากข้อมูลที่ใช้ศึกษาอุปทานของสินค้านั้น ส่วนใหญ่เป็นข้อมูลเกี่ยวกับต้นทุนการผลิต ซึ่งไม่ได้รับการเปิดเผยจากผู้ผลิต ดังนั้น จึงได้สมมติให้อุปทานสินค้าที่ผลิตภายในประเทศมี 2 ลักษณะ คือ อุปทานสินค้าที่มีความยืดหยุ่นต่อราคาเท่ากับศูนย์ และอุปทานสินค้าที่มีความยืดหยุ่นต่อราคาเท่ากับอนันต์

วิธีการศึกษาอยู่บนกรอบแนวคิดของการวิเคราะห์ดุลยภาพบางส่วน โดยได้สร้างสมการอุปสงค์ของรถยนต์และน้ำมันปาล์มดิบนำเข้าและอุปสงค์ของรถยนต์และน้ำมันปาล์มดิบที่ผลิตภายในประเทศ และนำผลที่ได้ไปคำนวณผลกระทบของการลดอัตราภาษีนำเข้าต่อราคาสินค้านำเข้า อุปสงค์ของสินค้านำเข้า ราคาสินค้าที่ผลิตภายในประเทศ และอุปสงค์สินค้าที่ผลิตภายในประเทศ โดยแบ่งระดับการลดอัตราภาษีนำเข้าเป็น 3 ระดับ คือ 50 เปอร์เซ็นต์ 80 เปอร์เซ็นต์ และ 100 เปอร์เซ็นต์ของอัตราภาษีที่เป็นอยู่ในแต่ละปี หลังจากนั้นจึงนำผลที่ได้ไปคำนวณผลกระทบของการลดอัตราภาษีนำเข้าที่เกิดขึ้นต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจ แล้วทำการเปรียบเทียบผลกระทบที่เกิดขึ้นของประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย โดยอาศัยแนวคิดว่าด้วยค่าเสมอภาคอำนาจซื้อ (Purchasing Power Parity)

ผลการศึกษา ชี้ว่า ผลได้ที่ผู้บริโภคของประเทศมาเลเซียจะได้รับจากการลดอัตราภาษีนำเข้าเหลือ 0 เปอร์เซ็นต์ ในอุตสาหกรรมรถยนต์ มีมูลค่าประมาณ 47,670 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งมากกว่าผลได้ที่ผู้บริโภคของประเทศไทยได้รับจากการลดอัตราภาษีนำเข้าเหลือ 0 เปอร์เซ็นต์ในอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มดิบ ที่มีมูลค่าเพียง 240 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยส่วนเกินของผู้ผลิตจะลดลง คิดเป็นสัดส่วนสูงถึง 80-90 เปอร์เซ็นต์ของผลได้โดยรวมที่ผู้บริโภคได้รับเพิ่มขึ้นดังกล่าว นั่นคือ ส่วนเกินผู้ผลิตของประเทศมาเลเซียจะลดลงไม่เกิน 38,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในขณะที่ส่วนเกินผู้ผลิตของประเทศไทยจะลดลงไม่เกิน 230 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในส่วนของรายได้จากภาษีนำเข้าที่รัฐบาลของทั้ง 2 ประเทศจะได้รับลดลงนั้น คิดเป็นสัดส่วนค่อนข้างน้อยเมื่อเทียบกับผลได้โดยรวมที่ผู้บริโภคได้รับ

อย่างไรก็ตาม การลดอัตราภาษีนำเข้าเหลือ 0 เปอร์เซ็นต์ในทันทีทันใด เป็นไปได้อย่างยากในทางปฏิบัติ ดังนั้น รัฐบาลควรที่จะค่อยๆ ลดอัตราภาษีนำเข้า เพื่อให้เวลาแก่ผู้ผลิตในการที่จะปรับตัวทางด้านการผลิต หรือแรงงานที่จะหางานใหม่ ซึ่งจะทำให้เกิดการจัดสรรทรัพยากรที่ดีขึ้น และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

สาขาวิชา..... เศรษฐศาสตร์....

ลายมือชื่อนิสิต.....

ปีการศึกษา..... 2546.....

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....

4485587629 : MAJOR ECONOMICS

KEY WORD : ECONOMIC WELFARE / COST OF PROTECTION / AUTOMOBILE INDUSTRY /
MALAYSIA / PALM OIL INDUSTRY / THAILAND

SUPHANSA VINMOON: ECONOMIC WELFARE COST OF PROTECTION
FOR AUTOMOBILE INDUSTRY IN MALAYSIA AND PALM OIL
INDUSTRY IN THAILAND. THESIS ADVISOR: ASSOC. PROF. ISRA
SARNTISART, Ph.D., 113 pp. ISBN 974-17-3584-7.

This study is aimed at assessing the impact of automobile industry protection in Malaysia and palm oil industry protection in Thailand on the economic welfare cost. The study focuses on the period from 1993-2001. The markets are divided into two types: imported and domestically produced. Since data on domestic good costs are not revealed by manufacturers, the elasticities of domestic good supply with respect to the price are not estimated and are assumed to be perfectly inelastic and perfectly elastic.

This study is based on the concept of Partial Equilibrium Analysis. Demand equations of imported and domestic goods are employed. Results are used to evaluate the effect of imported tariff reduction (50%, 80% and 100% of the prevailing rates) on prices of both types of goods. The impact of tariff reduction on economic welfare is also analyzed. After that, the impacts on the two countries are compared by the concept of Purchasing Power Parity (PPP).

According to the findings, if there had been a 0% tariff reduction between 1993-2001, for automobile industry of Malaysia, the consumer surplus would have increased by about US\$47,670 million. This was more than the loss in consumer surplus for palm oil industry of Thailand which would have been around US\$240 million. On the contrast, producer surplus would have dramatically decreased approximately 80-90% of total gain. For Malaysia, the producer surplus in automobile industry would have not decreased more than US\$38,000 million while producer surplus in palm oil industry of Thailand would have not decreased more than US\$230 million. For government revenue of the two countries, it would have slightly decreased when compare with the total gain.

In practice, an immediate tariff reduction to 0% is not easily implemented. Thus, government may gradually reduce tariff in order to allow time for producer to improve productivity and labour to search for new occupations. These will induce better and more efficient reallocation of resources.

Field of study.....Economics.....	Student's signature.....
Academic year.....2003.....	Advisor's signature.....

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ ด้วยความช่วยเหลือของบุคคลที่มีพระคุณต่อผู้เขียน มากมาย นับตั้งแต่ รองศาสตราจารย์ ดร. อิศรา ศานติศาสน์ อาจารย์ที่ปรึกษา ที่ได้สละเวลาอันมีค่า ในการให้ความเอาใจใส่ และให้คำแนะนำที่มีค่าอย่างยิ่งในการเขียนวิทยานิพนธ์มาโดยตลอด นอกจากนี้ ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร.สมชาย รัตนโกมุท รองศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูรย์ ไกรพรศักดิ์ และ รองศาสตราจารย์ ดร.จิตภัทร เครือวรรณ ผู้ซึ่งมีความสำคัญอย่างยิ่ง ที่ได้สละเวลาอันมีค่าเพื่อช่วยตรวจสอบวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จนกระทั่งเสร็จสมบูรณ์

นอกจากนี้ ผู้เขียนใคร่ขอขอบคุณผู้ที่ให้ความช่วยเหลือ ในด้านข้อมูลต่างๆ ที่สำคัญอย่าง มากในการทำวิทยานิพนธ์ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์ของกรมศุลกากร ที่ได้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับ ปริมาณการนำเข้าและอัตราภาษีนำเข้าน้ำมันปาล์มของไทย เจ้าหน้าที่ของกรมเจรจาการค้าระหว่าง ประเทศ ที่ได้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับสถานการณ์การปฏิบัติตามพันธกรณีเขตการค้าเสรีอาเซียนของ ประเทศมาเลเซียและประเทศไทย รวมถึงเจ้าหน้าที่ของกรมการค้าภายใน แผนกสินค้าเกษตร ที่ได้ ให้ข้อมูลเกี่ยวกับอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มของไทย

สุดท้ายนี้ ผู้เขียนขอขอบคุณผู้มีพระคุณที่สำคัญ ได้แก่ มารดา ที่คอยเป็นกำลังใจและให้ คำปรึกษาต่างๆ แก่ผู้เขียน จนทำให้ผู้เขียนสามารถเขียนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ได้สำเร็จ หาก วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีข้อบกพร่องใดๆ ผู้เขียนขอน้อมรับแต่เพียงผู้เดียว

สุพรรณษา วินมูน

กันยายน 2546

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฉ
สารบัญภาพ.....	ฐ
บทที่	
1. บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	14
1.3 ขอบเขตของการศึกษา.....	14
1.4 ข้อสมมติของการศึกษา.....	15
1.5 ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา.....	15
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	15
2. แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องและวรรณกรรมปริทัศน์.....	16
2.1 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง.....	16
2.1.1 ทฤษฎีอุปสงค์.....	16
2.1.2 แนวความคิดมาตรการทางการค้า.....	17
2.1.3 แนวคิดในการวิเคราะห์ผลกระทบของการเก็บภาษีศุลกากร.....	18
2.2 วรรณกรรมปริทัศน์.....	21
2.2.1 งานศึกษาเกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์.....	21
2.2.2 งานศึกษาเกี่ยวกับอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์ม.....	22
2.2.3 งานศึกษาเกี่ยวกับการวัดผลกระทบของการคุ้มครอง อุตสาหกรรม.....	24
3. ข้อมูลทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์และอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์ม.....	27
อุตสาหกรรมรถยนต์.....	27
1. ลักษณะทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทย.....	27
1.1 ประวัติความเป็นมา.....	27
1.2 ปริมาณการผลิตรถยนต์.....	28

สารบัญ(ต่อ)

1.3 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์.....	31
1.4 การค้าระหว่างประเทศ.....	34
2. ลักษณะทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย.....	35
2.1 ประวัติความเป็นมา.....	35
2.2 ปริมาณการผลิตรถยนต์.....	37
2.3 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์.....	38
2.4 การค้าระหว่างประเทศ.....	39
3. การวิเคราะห์ศักยภาพของอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศมาเลเซีย และประเทศไทย.....	41
อุตสาหกรรมน้ำมันปาล์ม.....	42
1. ลักษณะทั่วไปของอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มของประเทศมาเลเซีย.....	42
1.1 ประวัติความเป็นมา.....	42
1.2 นโยบายของรัฐ.....	43
1.3 ปริมาณการผลิต.....	43
1.4 การค้าระหว่างประเทศ.....	45
2. ลักษณะทั่วไปของอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มของประเทศไทย.....	47
2.1 ประวัติความเป็นมา.....	47
2.2 นโยบายของรัฐ.....	48
2.3 ปริมาณการผลิต.....	50
2.4 ปริมาณความต้องการภายในประเทศ.....	56
2.5 การค้าระหว่างประเทศ.....	56
3. การวิเคราะห์ศักยภาพของอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มของ ประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย.....	59
4. วิธีการศึกษา.....	63
4.1 แนวคิดในการวิเคราะห์.....	63
4.1.1 กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานสินค้าที่ผลิตภายในประเทศต่อ ราคาเท่ากับศูนย์.....	64
4.1.2 กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานสินค้าที่ผลิตภายในประเทศต่อ ราคาเท่ากับอนันต์.....	67

สารบัญ(ต่อ)

4.2	แบบจำลองที่ใช้ในการศึกษา.....	69
4.2.1	อุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศมาเลเซีย.....	69
	1) รูปแบบฟังก์ชันของสมการ.....	70
	2) การนำสมการมาประยุกต์ใช้ในการคำนวณ ผลกระทบต่อสวัสดิการทาง เศรษฐกิจ.....	71
	3) นิยามตัวแปรและการเลือกข้อมูลที่ใช้ใน การศึกษา.....	72
4.2.2	อุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มของประเทศไทย.....	73
	1) รูปแบบฟังก์ชันของสมการ.....	74
	2) การนำสมการมาประยุกต์ใช้ในการคำนวณ ผลกระทบต่อสวัสดิการทาง เศรษฐกิจ.....	75
	3) นิยามตัวแปรและการเลือกข้อมูลที่ใช้ใน การศึกษา.....	76
5.	ผลกระทบของการลดการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศมาเลเซียและ อุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มของประเทศไทยต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจ.....	77
5.1	อุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศมาเลเซีย.....	77
5.1.1	ผลการประมาณค่าพารามิเตอร์สมการต่างๆ.....	77
5.1.2	ผลกระทบจากการลดอัตราภาษีนำเข้าต่อตลาดรถยนต์นำเข้า...79	
5.1.3	ผลกระทบจากการลดอัตราภาษีนำเข้าต่อตลาดรถยนต์ที่ผลิต ภายในประเทศ.....	81
	1) กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับศูนย์.....	81
	2) กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับอนันต์.....	82
5.1.4	ผลกระทบต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจ.....	83
5.2	อุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มของประเทศไทย.....	84
5.2.1	ผลการประมาณค่าพารามิเตอร์สมการต่างๆ.....	84
5.2.2	ผลกระทบจากการลดอัตราภาษีนำเข้าต่อตลาด น้ำมันปาล์มนำเข้า.....	87

สารบัญ(ต่อ)

5.2.3	ผลกระทบจากการลดอัตราภาษีนำเข้าต่อตลาดน้ำมันปาล์มที่ผลิตภายในประเทศ.....	90
1)	กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับศูนย์.....	91
2)	กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับอนันต์.....	92
5.2.4	ผลกระทบต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจ.....	93
5.3	การเปรียบเทียบผลกระทบของการคุ้มครองอุตสาหกรรมต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจ.....	94
6.	บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	100
6.1	สรุป.....	100
6.2	ข้อเสนอแนะ.....	103
6.2.1	ด้านนโยบาย.....	103
6.2.2	ด้านแนวทางการศึกษาในอนาคต.....	105
6.3	ข้อจำกัดของการศึกษา.....	106
	รายการอ้างอิง.....	108
	บรรณานุกรม.....	110
	ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	113

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1.1 มูลค่าการค้าระหว่างประเทศของไทยกับกลุ่มประเทศต่างๆ ในช่วงปี 2539-2544.....	6
1.2 มูลค่าการค้าระหว่างประเทศของไทยกับประเทศต่างๆ ในภูมิภาคอาเซียน ในช่วงปี 2539-2544.....	7
1.3 สินค้าส่งออกสำคัญของไทย ไปยังตลาดโลก ในช่วงปี 2535-2544.....	8
1.4 มูลค่าการส่งออกรถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบของไทยไปยังตลาดโลก ในช่วงปี 2532-2545.....	9
1.5 สินค้าส่งออกสำคัญของไทยไปประเทศมาเลเซีย ในช่วงปี 2542-2545.....	10
1.6 สินค้าส่งออกสำคัญของมาเลเซีย ไปยังตลาดโลก ในช่วงปี 2540-2545.....	11
1.7 สินค้าส่งออกสำคัญของประเทศมาเลเซียมาไทย ในช่วงปี 2540-2545.....	12
1.8 กลุ่มสินค้าที่ยกเว้นชั่วคราวจากข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน.....	13
3.1 สรุปนโยบายปกป้องอุตสาหกรรมรถยนต์แห่งชาติของประเทศมาเลเซีย.....	28
3.2 รายชื่อผู้ประกอบการรถยนต์และกำลังการผลิต.....	30
3.3 ปริมาณการผลิตรถยนต์ของประเทศมาเลเซีย ในช่วงปี 2535-2543.....	31
3.4 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ของประเทศมาเลเซีย ในช่วงปี 2535-2544.....	32
3.5 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์นั่งส่วนบุคคล แยกตามผู้ประกอบการผลิต.....	33
3.6 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์เพื่อใช้ในการพาณิชย์ แยกตามผู้ประกอบการผลิต.....	33
3.7 อัตราภาษีต่างๆ ในรถยนต์นำเข้าจากต่างประเทศของประเทศมาเลเซีย.....	35
3.8 สรุปนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทย.....	36
3.9 รายชื่อผู้ประกอบการรถยนต์และกำลังการผลิต.....	37
3.10 ปริมาณการผลิตรถยนต์ของไทย ในช่วงปี 2534-2544.....	38
3.11 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศ ในช่วงปี 2534-2544.....	39
3.12 สรุปโครงสร้างอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์ของไทย.....	40
3.13 ปริมาณการผลิตน้ำมันปาล์มของผู้ผลิตรายใหญ่ของโลก ในช่วงปี 2537-2544.....	45
3.14 ปริมาณการส่งออกน้ำมันปาล์มของผู้ผลิตรายใหญ่ของโลก ในช่วงปี 2537-2544.....	46
3.15 การส่งออกน้ำมันปาล์มแยกรายผลิตภัณฑ์ของประเทศมาเลเซีย ในช่วงปี 2543-2544.....	47
3.16 พื้นที่เก็บเกี่ยว ผลผลิต และผลผลิตปาล์มน้ำมันเฉลี่ยต่อไร่ของประเทศไทย.....	52
3.17 ปริมาณการผลิตน้ำมันปาล์มดิบของประเทศไทย ในช่วงปี 2536-2544.....	54

สารบัญตาราง(ต่อ)

3.18 เปรียบเทียบราคาน้ำมันปาล์มดิบของไทยกับมาเลเซีย ในช่วงปี 2533-2543.....	55
3.19 ปริมาณและมูลค่าการส่งออกน้ำมันปาล์มในแต่ละประเภทของไทย.....	57
3.20 อัตราภาษีนำเข้าน้ำมันปาล์มภายใต้เขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA).....	59
5.1 ราคารถยนต์นำเข้า ก่อนและหลังลดอัตราภาษีนำเข้า.....	80
5.2 อุปสงค์รถยนต์นำเข้า ก่อนและหลังลดอัตราภาษีนำเข้า.....	81
5.3 ราคารถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ ก่อนและหลังลดอัตราภาษีนำเข้า (กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับศูนย์).....	82
5.4 อุปสงค์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ ก่อนและหลังลดอัตราภาษีนำเข้า (กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับอนันต์).....	83
5.5 สรุปผลกระทบของการลดอัตราภาษีนำเข้าในรถยนต์นำเข้าแต่ละระดับ ในช่วงปี 2536-2544.....	84
5.6 ราคาน้ำมันปาล์มดิบนำเข้า ก่อนและหลังลดอัตราภาษีนำเข้า.....	89
5.7 อุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบนำเข้าก่อนและหลังลดอัตราภาษีนำเข้า.....	90
5.8 ราคาน้ำมันปาล์มดิบที่ผลิตภายในประเทศ ก่อนและหลังลดอัตราภาษีนำเข้า (กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับศูนย์).....	91
5.9 อุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบที่ผลิตภายในประเทศ ก่อนและหลังลดอัตราภาษีนำเข้า (กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับอนันต์).....	92
5.10 สรุปผลกระทบของการลดอัตราภาษีนำเข้าในน้ำมันปาล์มดิบแต่ละระดับ ในช่วงปี 2536-2544.....	93
5.11 สรุปผลกระทบของการลดอัตราภาษีนำเข้าในรถยนต์นำเข้าแต่ละระดับ ในช่วงปี 2536-2544.....	94
5.12 สรุปผลกระทบของการลดอัตราภาษีนำเข้าในน้ำมันปาล์มดิบนำเข้า แต่ละระดับ ในช่วงปี 2536-2544.....	93
5.13 ผลได้ที่ผู้บริโภคได้รับจากการลดอัตราภาษีนำเข้าเหลือ 0 เปอร์เซ็นต์ ในแต่ละกรณี.....	98

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
3.1 โครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์แห่งชาติของประเศมาเลเซีย.....	29
3.2 โครงสร้างอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มของประเทศไทย.....	51
5.1 สรุปผลกระทบของการลดอัตราภาษีนำเข้าเหลือ 0 เปอร์เซ็นต์ในอุตสาหกรรม รถยนต์ของประเศมาเลเซียและอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มดิบของประเทศไทย.....	95

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ท่ามกลางสถานการณ์โลกในปัจจุบัน การค้าระหว่างประเทศ เป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดปัจจัยหนึ่งในการกำหนดความเจริญเติบโตของประเทศ เนื่องจากการส่งออกเป็นแรงผลักดันหนึ่งที่ทำให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจในประเทศ ก่อให้เกิดรายได้และการจ้างงาน ซึ่งการค้าระหว่างประเทศมีแนวโน้มว่าจะมีลักษณะการแข่งขันการค้าอย่างเสรีมากขึ้น ประเทศต่างๆ จึงได้มีความพยายามร่วมมือกัน เพื่อลดกฎระเบียบต่าง ๆ ทางการค้า โดยเฉพาะการขยายความร่วมมือในระดับภูมิภาค เช่น เขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) โดยมีจุดประสงค์สำคัญเพื่อให้การค้าภายในอาเซียนเป็นไปโดยเสรี มีอัตราภาษีศุลกากรต่ำสุด และปราศจากข้อกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี ซึ่งส่งผลให้ปริมาณและมูลค่าการค้าของไทยกับประเทศต่าง ๆ ในกลุ่มอาเซียนขยายตัวเพิ่มมากขึ้น (ตารางที่ 1)

ประเทศมาเลเซียเป็นประเทศคู่ค้าที่สำคัญของไทย เมื่อพิจารณาจากมูลค่าการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศต่างๆ ในกลุ่มอาเซียน ในช่วงปี 2539 - 2544 พบว่า ประเทศที่มีมูลค่าการค้ากับไทยมากที่สุด ได้แก่ ประเทศสิงคโปร์ และมาเลเซีย ตามลำดับ โดยมีมูลค่าการค้าโดยเฉลี่ย เท่ากับ 317,967.61 และ 192,673.93 ล้านบาทต่อปี คิดเป็นร้อยละ 42.06 และ 25.49 ของมูลค่าการค้ารวมของประเทศไทยกับอาเซียน ตามลำดับ แต่เมื่อพิจารณาจากอัตราการเพิ่มขึ้นของมูลค่าการค้าโดยเฉลี่ย พบว่า ประเทศมาเลเซียมีอัตราการเพิ่มขึ้นของมูลค่าการค้าโดยเฉลี่ยมากกว่าประเทศสิงคโปร์ถึง 2 เท่า กล่าวคือ ประเทศมาเลเซียมีอัตราการเพิ่มขึ้นของมูลค่าการค้าโดยเฉลี่ยร้อยละ 14.54 ต่อปี ในขณะที่สิงคโปร์มีอัตราการเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 6.82 ต่อปี (ตารางที่ 2)

สินค้าส่งออกหลักของไทยไปยังตลาดโลก ในช่วงปี 2542 - 2544 ส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุตสาหกรรมที่สำคัญที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่ 1) เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ 2) แผงวงจรไฟฟ้า 3) เสื้อผ้าสำเร็จรูป 4) รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ และ 5) อาหารทะเลกระป๋องและแปรรูป คิดเป็นสัดส่วนเฉลี่ยร้อยละ 12.88 5.62 4.65 3.6 และ 3.16 ตามลำดับ แต่เมื่อพิจารณาจากอัตราการเพิ่มขึ้นของมูลค่าการส่งออกของไทยไปตลาดโลก ในปี 2544 พบว่า สินค้าส่วนใหญ่มีมูลค่าการส่งออกลดลง ในขณะที่รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบเป็นสินค้าชนิดเดียวที่มีมูลค่าการส่งออกเพิ่มขึ้น กล่าวคือ มูลค่าการส่งออกรถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบในปี 2544 เท่ากับ 2,655 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี 2543 คิดเป็นร้อยละ 9.74 (ตารางที่ 3)

อุตสาหกรรมรถยนต์จัดเป็นอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในการส่งออกของไทย กล่าวคือ ในช่วงปี 2532 - 2544 มูลค่าการส่งออกรถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น และเมื่อพิจารณาถึงสัดส่วนของมูลค่าการส่งออกในปี 2542 - 2544 พบว่า สัดส่วนของมูลค่าการ

ส่งออก ส่วนใหญ่ ได้แก่ รถยนต์ กล่าวคือ มูลค่าการส่งออกรถยนต์โดยเฉลี่ย เท่ากับ 1,555.93 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อปี ในขณะที่มูลค่าการส่งออกอุปกรณ์และส่วนประกอบรถยนต์โดยเฉลี่ย เท่ากับ 769.63 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อปี คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 66.91 และ 33.09 ตามลำดับ (ตารางที่ 4) และเมื่อพิจารณาจากสินค้าหลักที่ไทยส่งออกไปประเทศมาเลเซียที่สำคัญที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่ 1) เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ 2) แผงวงจรไฟฟ้า 3) เคมีภัณฑ์ 4) เม็ดพลาสติก และ 5) เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์ โดยคิดเป็นสัดส่วนเฉลี่ยร้อยละ 13.51 10.57 3.79 2.93 และ 2.73 ตามลำดับ (ตารางที่ 5) จะเห็นได้ว่า รถยนต์เป็นสินค้าออกที่สำคัญของไทยในตลาดโลก แต่กลับมีมูลค่าการส่งออกไปตลาดมาเลเซียน้อยมาก กล่าวคือ มูลค่าการส่งออกรถยนต์ของไทยไปประเทศมาเลเซียในปี 2544 เท่ากับ 2.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนเพียงร้อยละ 0.11 ของมูลค่าการส่งออกของไทยไปมาเลเซียทั้งหมด

สินค้าส่งออกหลักของประเทศมาเลเซียไปยังตลาดโลก ในช่วงปี 2542 - 2544 ส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุตสาหกรรมที่สำคัญที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่ 1) เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ 2) แผงวงจรไฟฟ้า 3) น้ำมันดิบ 4) น้ำมันปาล์ม และ 5) เครื่องรับวิทยุ คิดเป็นสัดส่วนเฉลี่ยร้อยละ 19.88 15.58 3.51 3.04 และ 2.77 ตามลำดับ และเมื่อพิจารณาจากสัดส่วนมูลค่าการส่งออกในปี 2544 แล้วพบว่า สินค้าส่วนใหญ่มีสัดส่วนของมูลค่าการส่งออกลดลง ในขณะที่มีเพียงน้ำมันปาล์มที่มีสัดส่วนมูลค่าการส่งออกเพิ่มขึ้น (ตารางที่ 6)

อุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มเป็นอุตสาหกรรมที่ประเทศมาเลเซียมีศักยภาพในการผลิตและส่งออกสูงกว่าประเทศอื่น กล่าวคือ มาเลเซียเป็นทั้งผู้ผลิตและผู้ส่งออกรายใหญ่ของโลก โดยในปี 2544 ปริมาณการผลิตน้ำมันปาล์มของประเทศมาเลเซียเท่ากับ 11,804 พันตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 50.54 ของปริมาณการผลิตน้ำมันปาล์มทั้งหมดของโลก ในขณะที่ปริมาณการส่งออกลำดับแรกของประเทศไทยเท่ากับ 10,618 พันตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 61.12 ของปริมาณการส่งออกลำดับแรกของโลก แต่เมื่อพิจารณาจากสินค้าหลักที่ประเทศมาเลเซียส่งออกมาไทย ส่วนใหญ่ก็เป็นสินค้าอุตสาหกรรม สินค้าทุน และวัตถุดิบที่สำคัญที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่ 1) เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ 2) น้ำมันดิบ 3) หลอดภาพโทรทัศน์ 4) แผงวงจรไฟฟ้า และ 5) น้ำมันสำเร็จรูป คิดเป็นสัดส่วนเฉลี่ยร้อยละ 20.94 15.96 9.63 7.53 และ 3.85 ตามลำดับ (ตารางที่ 7) จะเห็นได้ว่า น้ำมันปาล์มซึ่งเป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญของประเทศมาเลเซียในตลาดโลก กลับมีมูลค่าการส่งออกมาไทยน้อยมาก กล่าวคือ มูลค่าการส่งออกลำดับแรกของประเทศไทยในปี 2544 เท่ากับ 0.045 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนเพียงร้อยละ 0.00133 ของมูลค่าการส่งออกของประเทศมาเลเซียทั้งหมดมาไทย

สินค้ารถยนต์ของไทยและน้ำมันปาล์มของประเทศมาเลเซียเป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญของทั้ง 2 ประเทศ แต่จากการส่งออกรถยนต์ของไทยไปประเทศมาเลเซียและการส่งออกน้ำมันปาล์มของประเทศมาเลเซียมาไทย กลับมีสัดส่วนน้อยมาก ส่วนหนึ่งก็น่าจะเป็นผลมาจากมาตรการกีดกันทางการค้าทั้งที่เป็นภาษีและมิใช่ภาษี เพื่อคุ้มครองผู้ผลิตภายในประเทศ ในขณะที่เป็นการสร้างภาระแก่ผู้บริโภคต้องซื้อสินค้าดังกล่าวในราคาที่สูงขึ้น ที่ผ่านมามองเห็นได้ว่าอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศมาเลเซียและอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มของไทยเติบโตขึ้นมากด้วยแรงสนับสนุนจากนโยบายของรัฐ โดยมีบทบาทสำคัญในแง่ที่สร้างความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจกับการผลิตสาขาอื่นๆ (Inter-industry linkages) และจากการนำวัตถุดิบต่างๆ มาผลิตเป็นสินค้าสำเร็จรูปนั้นย่อมก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่ม (Value added) อันก่อให้เกิดรายได้และการจ้างงานเพิ่มขึ้น มีส่วนโดยตรงต่อการขยายตัวของรายได้ประชาชาติในแต่ละประเทศ จึงทำให้อุตสาหกรรมทั้งสองยังคงเป็นอุตสาหกรรมที่รัฐบาลแต่ละประเทศให้การคุ้มครองอยู่ (ตารางที่ 8)

อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่สำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจและมีบทบาทในการสร้างความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจในภาคการผลิตต่างๆ เป็นอย่างมาก โดยเฉพาะในด้านเป็นแหล่งรองรับผลผลิต (Backward linkages) ได้แก่ อุตสาหกรรมพลาสติก เหล็ก ยาง กระจก และโลหะ เป็นต้น โดยจากรายงานการวิจัยของมาเลเซียถึงความสำคัญของความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจในปี 2539 พบว่า มูลค่าเพิ่มจากอุตสาหกรรมรถยนต์นั้นมีประมาณ 3,254,778 พันริงกิต (Singh, 2542: 5) การจ้างงานในอุตสาหกรรมนี้ได้เพิ่มขึ้น รัฐจึงเข้าไปมีบทบาทสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ โดยมีการตั้งโครงการรถยนต์แห่งชาติขึ้น 2 โครงการ คือ PROTON และ PERODUA ซึ่งการผลิตส่วนใหญ่จะเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (Passenger cars) โดยมีส่วนแบ่งการตลาดในประเทศรวมกันสูงถึงร้อยละ 75 ดังนั้นรัฐจึงได้มีนโยบายต่างๆ เพื่อคุ้มครองและส่งเสริมโครงการรถยนต์แห่งชาติ ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับในกลุ่มประเทศอาเซียนแล้ว ประเทศมาเลเซียถือว่าเป็นประเทศที่มีการแทรกแซงของรัฐเพื่อส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศมากที่สุด (Singh, 2542: 1)

อุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศมาเลเซียเป็นอุตสาหกรรมที่มีการคุ้มครองอยู่ในระดับสูงทั้งมาตรการทางด้านภาษีและมิใช่ภาษี จากข้อตกลง AFTA ในปี 2536 อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่ประเทศมาเลเซียได้ขอไปไว้ในรายการสงวนสิทธิชั่วคราว (Temporary Exclusion List : TEL) โดยจะต้องนำมาอยู่ในแผนดำเนินการลดอัตราภาษีศุลกากรในปี 2543 และทำการลดอัตราภาษีระหว่างกันให้เหลือร้อยละ 0-5 ภายในวันที่ 1 มกราคม 2546 อย่างไรก็ตามภายหลังการประชุมเขตการค้าเสรีอาเซียนในช่วงวันที่ 1-2 พฤษภาคม 2543 ปรากฏว่าที่ประชุมได้ยินยอมให้มาเลเซียผ่อนผันเลื่อนระยะเวลาการลดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ 218 รายการตามข้อตกลงระบบการใช้อัตราภาษีพิเศษที่เท่ากันสำหรับบัญชียกเว้นภาษีชั่วคราว (Protocol

on Implementation of the CEPT Temporary Exclusion List) ออกไปเป็นปี 2548 ก็เนื่องจากต้องการปกป้องอุตสาหกรรมรถยนต์แห่งชาติ “PROTON” ซึ่งทางรัฐบาลมาเลเซียให้ความคุ้มครองมานานเกือบ 20 ปีเพราะเกรงว่าการเปิดตลาดรถยนต์จะทำให้รถยนต์จากต่างประเทศโดยเฉพาะรถยนต์ที่ผลิตในประเทศไทยจะเข้ามาแข่งขันกับรถยนต์แห่งชาติได้ง่ายขึ้น โดยมีอัตราภาษีนำเข้าเฉลี่ยอยู่ในช่วงร้อยละ 140-300 และการนำเข้ารถยนต์จะต้องได้รับใบอนุญาตนำเข้าจากกระทรวงการค้าและอุตสาหกรรมก่อนด้วย

อุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มมีบทบาทสำคัญในแง่ที่สร้างความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจกับการผลิตอื่นๆ ทั้งในด้านการใช้ผลผลิต (Backward linkages) ได้แก่ กลุ่มสวนปาล์มผลิตผลปาล์มสด และด้านการเป็นวัตถุดิบ (Forward linkages) โดยจะนำน้ำมันปาล์มดิบไปแปรรูปต่อซึ่งสามารถนำไปใช้ได้ 2 ทาง คือ ใช้ในอุตสาหกรรมอาหารและที่ไม่ใช่อาหาร ซึ่งจะเห็นได้ว่าน้ำมันปาล์มสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้อย่างหลากหลาย ดังนั้นภาครัฐจึงได้มีการหันมาให้ความสนใจกับอุตสาหกรรมนี้โดยได้มีการกำหนดให้ปาล์มน้ำมันเป็นพืชเศรษฐกิจที่สำคัญ เพื่อวางแผนและส่งเสริมการปลูกอย่างจริงจัง ส่งผลให้สัดส่วนการผลิตเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำให้น้ำมันปาล์มเป็นน้ำมันพืชที่มีส่วนแบ่งการผลิตสูงสุดของอุตสาหกรรมน้ำมันพืชของไทย คิดเป็นร้อยละ 73 และยังเป็นน้ำมันพืชที่มีส่วนแบ่งการบริโภคสูงถึงร้อยละ 62 ของน้ำมันพืชทุกชนิด และมีบทบาทสำคัญต่ออุตสาหกรรมน้ำมันพืชไทยในการก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มในอุตสาหกรรมที่ใช้้ำมันพืชเป็นวัตถุดิบในการผลิตรวมมูลค่า 74,161 ล้านบาท (ปี 2539) รวมถึงก่อให้เกิดการจ้างงานภายในประเทศเป็นจำนวนมากอีกด้วย

อุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มของไทยเป็นอุตสาหกรรมที่มีการคุ้มครองอยู่ในระดับสูง เช่นเดียวกันทั้งมาตรการทางด้านภาษีและมิใช่ภาษี โดยรัฐบาลได้ตั้งกำแพงภาษีในอัตรา 2.50 บาทต่อลิตร และได้กำหนดให้น้ำมันปาล์มเป็นสินค้าที่ต้องขออนุญาตในการนำเข้า เพื่อคุ้มครองอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มของประเทศ แต่อย่างไรก็ตามไทยได้เปิดตลาดให้มีการนำเข้าน้ำมันปาล์มภายใต้ข้อผูกพันขององค์การการค้าโลก (WTO) ในปี 2538 และจากข้อตกลง AFTA สินค้าน้ำมันปาล์มเป็นสินค้าที่ทางประเทศมาเลเซียได้เสนอเข้าไว้ในกลุ่มเร่งลดภาษี (Fast Track) แต่ไทยได้ขอลอนรายการดังกล่าวไว้ในรายการสงวนสิทธิ์ชั่วคราว โดยจะต้องนำมาอยู่ในแผนดำเนินการลดอัตราภาษีในปี 2543 ซึ่งหากเปรียบเทียบถึงประสิทธิภาพการผลิตแล้ว พบว่า การผลิตน้ำมันปาล์มในประเทศมาเลเซียมีประสิทธิภาพการผลิตดีกว่าไทยทุกด้าน ดังนั้นรัฐจึงมีมาตรการต่างๆ เพื่อคุ้มครองการผลิตภายในประเทศ ซึ่งผลจากการคุ้มครองของภาครัฐดังกล่าว ช่วยให้กลุ่มผู้ผลิตสามารถอยู่ได้ ถ้าหากมีการเปิดตลาดเสรีแล้วจะทำให้เกิดการทะลักเข้าของน้ำมันปาล์มจากประเทศมาเลเซียซึ่งมีราคาถูกกว่า ส่งผลให้ชาวสวนปาล์มและโรงสกัดน้ำมันปาล์มดิบจะได้รับผลกระทบมากที่สุด

จากความไม่พร้อมของทั้ง 2 อุตสาหกรรมในแต่ละประเทศที่จะทำการค้ากันอย่างเสรีและเพื่อปกป้องอุตสาหกรรมของตน ทำให้ทั้ง 2 ประเทศชะลอการลดภาษีนำเข้าระหว่างกันในตลาดสินค้าของตน โดยทางประเทศมาเลเซียได้ขอเลื่อนระยะเวลาการลดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์ออกไปเป็นปี 2548 ในขณะที่ไทยได้มีมติไม่ถอนน้ำมันปาล์มออกจากรายการสงวนสิทธิชั่วคราว และมีการก้าวก่ายการนำเข้าน้ำมันปาล์มเป็นพิเศษกับประเทศมาเลเซีย เพื่อเป็นการตอบโต้กับท่าทีของมาเลเซียที่ไม่ยอมลดภาษีนำเข้ารถยนต์และชิ้นส่วนให้กับไทย (รัตนพงษ์ เกาโบรมย์, 2542: 164) อย่างไรก็ตามเนื่องจากประเทศไทยและประเทศมาเลเซียต่างก็เป็นผู้ส่งออกรายสำคัญระหว่างกันในตลาดอาเซียนในตลาดรถยนต์และน้ำมันปาล์ม การลดมาตรการการปกป้องอุตสาหกรรมระหว่างกัน จะส่งผลดีกับทั้ง 2 ประเทศ เนื่องจาก ความต้องการใช้รถยนต์ของประเทศมาเลเซียที่มียอดจำหน่ายสูง และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ในขณะที่ปริมาณการบริโภคน้ำมันปาล์มของคนไทยที่มีสัดส่วนเพิ่มขึ้น ผลกระทบของการลดการกีดกันที่จะเกิดขึ้นทันที ก็คือ ราคาสินค้านำเข้าจะถูกกลงเมื่อเปรียบเทียบกับสินค้าที่ผลิตภายในประเทศ ดังนั้นประเทศไทยก็จะสามารถส่งออกรถยนต์ไปขายแข่งขันในประเทศมาเลเซียได้มากขึ้น ในขณะที่ประเทศมาเลเซียก็สามารถส่งออกน้ำมันปาล์มเข้ามาขายแข่งขันในไทยได้มากขึ้นเช่นกัน และจะส่งผลกระทบต่อการผลิตสินค้าชนิดนั้นภายในประเทศ ทำให้เกิดการแข่งกันมากขึ้น ส่งผลให้เกิดประสิทธิภาพด้านการผลิตและผู้บริโภคก็ได้ประโยชน์มากขึ้นจากการที่มีสินค้าคุณภาพดี ราคาต่ำ ให้เลือกบริโภคมากขึ้น

การที่รัฐให้ความคุ้มครองอุตสาหกรรมนี้ทำให้ไม่เกิดการแข่งกันเท่าที่ควร ซึ่งตามทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศ การกีดกันทางการค้าจะก่อให้เกิดต้นทุนของการคุ้มครอง ซึ่งเป็นความสูญเสียของสวัสดิการเศรษฐกิจ แต่ขนาดของต้นทุนของการคุ้มครองมีมาน้อยเพียงใด และจะกระทบต่อสวัสดิการเศรษฐกิจอย่างไร เป็นประเด็นที่น่าสนใจ ดังนั้น วิทยานิพนธ์นี้จึงต้องการศึกษาว่า เมื่อประเทศมาเลเซียและไทยทำการลดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์และน้ำมันปาล์มตามลำดับแล้ว จะส่งผลกระทบต่อสวัสดิการเศรษฐกิจของแต่ละฝ่ายในทั้ง 2 ประเทศอย่างไร เพื่อเปรียบเทียบผลสุทธิที่สังคมของแต่ละประเทศจะได้รับ ซึ่งจะทำให้รัฐได้ตระหนักถึงระดับและผลได้ผลเสียของการคุ้มครองสินค้าหลักดังกล่าวของทั้ง 2 ประเทศ เพื่อที่จะได้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาแก้ไขปรับปรุงกฎต่างๆ รวมทั้งมีข้อมูลประกอบการเจรจาการค้าระหว่างกัน

ตารางที่ 1.1 การค้าระหว่างประเทศของไทยกับกลุ่มประเทศต่าง ๆ ที่สำคัญ ในช่วงปี 2539 - 2544

มูลค่า: ล้านบาท
อัตราการขยายตัว: ร้อยละ

กลุ่มประเทศปี	มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ						อัตราการขยายตัว				
	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2540	2541	2542	2543	2544
รวม	3,243,864.5	3,730,891.1	4,022,155.8	4,121,639.3	5,271,891.8	5,648,832.1	15.01	7.81	2.47	27.91	7.15
1.อาเซียน	550,366.4	638,040.3	675,540.6	713,999.2	952,140.2	1,005,810.2	15.93	5.88	5.69	33.35	5.64
2.สหภาพยุโรป	501,046.4	558,859.4	622,940.5	594,973.8	691,307.4	804,011.5	11.54	11.47	-4.49	16.19	16.3
3.ญี่ปุ่น	755,930.3	762,848.7	728,691.3	777,410.4	1,022,103.9	1,059,005.5	0.92	-4.48	6.69	31.48	3.61
4.สหรัฐอเมริกา	512,774.3	652,141.0	750,467.7	722,819.5	885,257.0	906,676.9	27.18	15.08	-3.68	22.47	2.42
5.อื่น ๆ	923,747.1	1,119,001.7	1,244,515.7	1,312,436.4	1,721,083.3	1,873,328.0	21.14	11.22	5.46	31.14	8.85

ที่มา: สำนักบริหารสารสนเทศการพาณิชย์ โดยความร่วมมือของกรมศุลกากร
ประมวลผลโดย ศูนย์สารสนเทศเศรษฐกิจการค้า กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์

ตารางที่ 1.2 มูลค่าการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคอาเซียน ในช่วงปี 2539 - 2544

มูลค่า: ล้านบาท
อัตราแลกเปลี่ยน: ร้อยละ

ประเทศปี	มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ						อัตราการขยายตัว					
	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2539	2540	2541	2542	2543	2544
1.สิงคโปร์	272,451.10	296,361.79	293,207.51	305,215.98	378,919.77	361,649.70	9.49	8.78	-1.06	4.1	24.15	-4.56
2.มาเลเซีย	142,451.60	169,260.60	163,541.43	175,677.45	247,430.02	257,682.06	19.40	18.82	-3.38	7.42	40.84	4.14
3.อินโดนีเซีย	48,220.52	65,769.07	78,244.01	78,624.02	105,739.25	121,051.01	30.41	36.39	18.97	0.49	34.49	14.48
4.ฟิลิปปินส์	30,573.19	38,620.65	56,745.45	66,021.13	88,166.87	101,558.12	23.45	26.32	46.93	16.35	33.54	15.19
5.พม่า	11,371.38	15,107.78	16,712.53	19,197.81	30,700.80	51,533.02	-19.75	32.86	10.62	14.87	59.92	67.86
6.เวียดนาม	16,329.36	22,772.75	34,021.81	30,381.64	47,194.68	49,962.13	28.29	39.46	49.4	-10.7	55.34	5.86
7.กัมพูชา	10,400.38	11,825.11	13,413.28	13,939.08	14,229.50	21,316.41	-15.52	13.7	13.43	3.92	2.08	49.8
8.ลาว	10,935.71	13,548.16	16,561.73	17,706.30	18,395.62	22,205.56	3.47	23.89	22.24	6.91	3.89	20.71
9.บรูไน	7,333.49	4,773.91	3,092.88	7,235.73	21,363.67	18,852.15	-16.76	-34.9	-35.21	133.95	195.25	-11.76

ที่มา: สำนักบริหารสารสนเทศการพาณิชย์ โดยความร่วมมือของกรมศุลกากร

ประมวลผลโดย ศูนย์สารสนเทศเศรษฐกิจการพาณิชย์ กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์

ตารางที่ 1.3 สินค้าส่งออกสำคัญ 10 รายการแรกของไทย ไปยังตลาดโลก ในช่วงปี 2535-2544

มูลค่า: ล้านเหรียญสหรัฐฯ
สัดส่วน: ร้อยละ

รายการ											สัดส่วน		
	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2542	2543	2544
1 เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	2,282.9	2,598.4	3,821.9	5,324.3	6,718.3	7,102.9	7,851.0	8,121.6	8,739.5	7,947.5	13.89	12.55	12.19
2 แผงวงจรไฟฟ้า	1,132.1	1,410.2	1,809.5	2,346.9	2,321.1	2,481.0	2,278.7	2,944.6	4,484.0	3,512.2	5.04	6.44	5.39
3 เสื้อผ้าสำเร็จรูป	3,428.0	3,551.5	4,019.7	4,112.4	3,164.0	3,122.3	2,986.8	2,915.6	3,132.7	2,914.4	4.99	4.5	4.47
4 รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	214.5	551.6	870.7	659.6	648.0	1,064.2	1,241.0	1,902.3	2,419.4	2,655.0	3.25	3.47	4.07
5 อาหารทะเลกระป๋องและแปรรูป	1,155.6	1,210.0	1,496.3	1,598.2	1,618.2	1,825.0	1,883.0	2,010.1	2,067.1	2,014.6	3.44	2.97	3.09
6 อัญมณีและเครื่องประดับ	1,579.0	1,758.9	1,927.1	2,192.3	2,214.1	2,286.6	1,815.1	1,766.3	1,741.8	1,837.2	3.02	2.5	2.82
7 เครื่องรับวิทยุโทรทัศน์และส่วนประกอบ	814.5	892.7	1,160.9	1,324.7	1,422.2	1,437.2	1,445.8	1,346.5	1,964.9	1,692.8	2.3	2.82	2.6
8 เม็ดพลาสติก	90.9	152.1	216.7	439.0	422.7	737.0	989.6	1,215.3	1,865.6	1,615.0	2.08	2.68	2.48
9 ข้าว	1,431.0	1,307.2	1,563.1	1,959.4	2,011.7	2,075.7	2,098.7	1,948.9	1,641.0	1,582.7	3.33	2.36	2.43
10 ขางพารา	1,144.3	1,157.1	1,672.3	2,472.0	2,512.8	1,897.4	1,318.8	1,159.3	1,524.7	1,326.0	1.98	2.19	2.03
รวมส่งออก 10 รายการ	13,272.7	14,589.8	18,558.1	22,428.8	23,053.2	24,029.2	23,908.6	25,330.4	29,580.7	27,097.5	56.81	57.83	56.6
อื่นๆ	19,336.4	22,735.0	26,871.9	34,296.5	32,888.3	34,299.4	30,581.4	33,133.1	40,043.5	38,085.7	43.19	42.17	43.4
รวมส่งออกทั้งสิ้น	32,609.1	37,324.8	45,430.0	56,725.3	55,941.4	58,328.6	54,490.1	58,463.4	69,624.2	65,183.2	100	100	100

ที่มา: สำนักบริหารสารสนเทศการพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ตารางที่ 1.4 มูลค่าการส่งออกรถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบของไทยไปยังตลาดโลก
ในช่วงปี 2532-2545

มูลค่า: ล้านดอลลาร์สหรัฐ
สัดส่วน: ร้อยละ

ปี	มูลค่าการส่งออก		รวม	สัดส่วน	
	รถยนต์	อุปกรณ์และส่วนประกอบ		รถยนต์	อุปกรณ์และส่วนประกอบ
2532	54.1	124.6	178.7	30.3	69.7
2533	45.2	145.6	190.8	23.7	76.3
2534	71.8	120.5	192.3	37.4	62.6
2535	32.1	182.4	214.5	15.0	85.0
2536	108.7	442.9	551.6	19.7	80.3
2537	90.1	780.6	870.7	10.3	89.7
2538	98.1	561.5	659.6	14.9	85.1
2539	198.0	450.0	648.0	30.6	69.4
2540	580.7	483.5	1,064.2	54.6	45.4
2541	731.5	509.5	1,241.0	58.9	41.1
2542	1,267.6	634.7	1,902.3	66.6	33.4
2543	1,607.1	812.3	2,419.4	66.4	33.6
2544	1,793.1	861.9	2,655.0	67.5	32.5
2545 (มค-กย)	1,361.4	761.5	2,122.9	64.1	35.9

ที่มา: สำนักบริหารสารสนเทศการพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ตารางที่ 1.5 สินค้าส่งออกหลักของไทยไปประเทศมาเลเซีย ในช่วงปี 2542 -2545

มูลค่า: ล้านเหรียญสหรัฐฯ
 สัดส่วน: ร้อยละ

รายการ	มูลค่าการส่งออก					สัดส่วน				
	2542	2543	2544	2544 (มก-กย)	2545 (มก-กย)	2542	2543	2544	2544 (มก-กย)	2545 (มก-กย)
1 เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	348.70	410.70	262.40	216.30	139.90	16.42	14.50	9.60	10.36	6.53
2 แผงวงจรไฟฟ้า	249.20	292.60	264.10	213.20	133.00	11.73	10.33	9.66	10.22	6.21
3 เคมีภัณฑ์	59.30	128.80	110.10	86.80	82.60	2.79	4.55	4.03	4.16	3.85
4 เม็ดพลาสติก	48.00	89.70	91.60	70.30	81.70	2.26	3.17	3.35	3.37	3.81
5 เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์	54.40	75.40	81.00	58.50	74.90	2.56	2.66	2.96	2.80	3.50
6 เครื่องใช้ไฟฟ้าและส่วนประกอบอื่น ๆ	57.10	64.00	66.40	44.30	62.40	2.69	2.26	2.43	2.12	2.91
7 อุปกรณ์และส่วนประกอบรถยนต์	22.90	64.20	109.20	79.20	97.50	1.08	2.27	4.00	3.80	4.55
8 เครื่องวีดีโอ เครื่องเสียงอุปกรณ์และส่วนประกอบ	50.90	67.70	73.80	55.20	50.10	2.39	2.39	2.70	2.65	2.34
9 กระจกและผลิตภัณฑ์กระจก	54.30	69.70	61.00	48.30	49.20	2.55	2.46	2.23	2.31	2.30
10 หม้อแปลงไฟฟ้าและส่วนประกอบ	43.50	58.50	86.90	75.10	47.80	2.05	2.06	3.18	3.60	2.23
รวม 10 รายการ	988.30	1,321.30	1,206.50	947.20	819.10	46.53	46.65	44.14	45.39	38.21
อื่นๆ	1,135.90	1,510.80	1,526.90	1,139.40	1,324.60	53.47	53.35	55.86	54.61	61.79
มูลค่ารวม	2,124.20	2,832.10	2,733.40	2,086.60	2,143.70	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร โดยความร่วมมือของกรมศุลกากร

ตารางที่ 1.6 สินค้าออกสำคัญของประเทศมาเลเซียไปยังตลาดโลก ในช่วงปี 2540-2545

มูลค่า: ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

สัดส่วน: ร้อยละ

รายการ	มูลค่าการส่งออก						สัดส่วน					
	2540	2541	2542	2543	2544	2545 (มค-มีค)	2540	2541	2542	2543	2544	2545
1 แผงวงจรไฟฟ้า	11,186	11,001	14,008	15,037	13,131	3,328	14.23	14.94	16.57	15.32	14.89	15.33
2 ส่วนประกอบคอมพิวเตอร์	5,306	6,177	10,545	12,746	8,753	2,604	6.75	8.39	12.48	12.99	9.92	12.00
3 เครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์	5,733	5,395	6,416	7,688	7,777	2,313	7.29	7.33	7.59	7.83	8.82	10.66
4 ก๊าซธรรมชาติ	2,554	2,072	2,005	3,502	3,644	904	3.25	2.81	2.37	3.57	4.13	4.16
5 เครื่องส่งวิทยุ โทรทัศน์	111	353	844	2,118	2,801	649	0.14	0.48	1.00	2.16	3.18	2.99
6 น้ำมันดิบ	2,808	2,068	2,669	3,904	2,999	635	3.57	2.81	3.16	3.98	3.40	2.93
7 น้ำมันปาล์ม	3,416	4,123	3,443	2,364	2,335	628	4.34	5.60	4.07	2.41	2.65	2.89
8 ไดโอด ทรานซิสเตอร์	2,010	1,953	2,207	2,494	2,014	493	2.56	2.65	2.61	2.54	2.28	2.27
9 เครื่องรับโทรทัศน์	1,639	1,344	1,431	2,013	1,830	483	2.08	1.83	1.69	2.05	2.07	2.23
10 เครื่องรับวิทยุ	2,717	2,225	2,513	2,730	2,256	350	3.46	3.02	2.97	2.78	2.56	1.61
รวมสินค้า 10 รายการ	37,480	36,711	46,081	54,596	47,540	12,387	47.67	49.87	54.52	55.62	53.90	57.06
สินค้าอื่นๆ	41,140	36,901	38,433	43,562	40,662	9,320	52.33	50.13	45.48	44.38	46.10	42.94
มูลค่าส่งออกรวม	78,620	73,612	84,514	98,158	88,202	21,707	100	100	100	100	100	100

ที่มา: The World Trade Atlas; Malaysia Edition, March 2002

ศูนย์สารสนเทศเศรษฐกิจการค้า กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์

ตารางที่ 1.7 สินค้าออกสำคัญของประเทศมาเลเซียมาไทย ในช่วงปี 2540-2545

มูลค่า: ล้านเหรียญสหรัฐฯ

สัดส่วน: ร้อยละ

รายการ	มูลค่าการส่งออก						สัดส่วน					
	2540	2541	2542	2543	2544	2545 (มก-มิก)	2540	2541	2542	2543	2544	2545
1 แผงวงจรไฟฟ้า	95	119	115	294	341	196	3.32	5.14	4.17	8.28	10.15	20.50
2 ส่วนประกอบคอมพิวเตอร์	649	689	716	675	529	185	22.66	29.74	25.96	19.01	15.74	19.35
3 น้ำมันดิบ	616	337	346	664	559	93	21.51	14.54	12.55	18.70	16.64	9.73
4 หลอดเทอร์มิโอนิก	189	225	306	374	244	61	6.60	9.71	11.09	10.54	7.26	6.38
5 ไม้แปรรูป	175	55	82	93	85	21	6.11	2.37	2.97	2.62	2.53	2.20
6 เครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์	11	5	10	20	40	19	0.38	0.22	0.36	0.31	1.04	1.99
7 น้ำมันสำเร็จรูป	32	32	67	153	162	14	1.12	1.38	2.43	4.31	4.82	1.46
8 ส่วนประกอบเครื่องมือสื่อสารโทรคมนาคม	50	28	37	62	58	13	1.75	1.21	1.34	1.75	1.73	1.36
9 มอเตอร์ไฟฟ้า	19	14	20	25	25	9	0.66	0.60	0.73	0.70	0.74	0.94
10 ไดโอด ทรานซิสเตอร์	5	4	10	18	41	9	0.17	0.17	0.36	0.31	1.04	0.94
รวมสินค้า 10 รายการ	1,841	1,508	1,709	2,378	2,084	620	64.28	65.08	61.97	66.99	62.02	64.85
สินค้าอื่นๆ	1,023	809	1,049	1,172	1,276	336	35.72	34.92	38.03	33.01	37.98	35.15
มูลค่าส่งออกรวม	2,864	2,317	2,758	3,550	3,360	956	100	100	100	100	100	100

ที่มา: The World Trade Atlas; Malaysia Edition, March 2002

ศูนย์สารสนเทศเศรษฐกิจการค้า กรมเศรษฐกิจพาณิชย์

ตารางที่ 1.8 กลุ่มสินค้าที่ยกเว้นชั่วคราวจากข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน

Country	Item (HS Code)	Range of duties (%)
Brunei	1. (85) Electrical machinery	20
	2. (90) Optical,Photographic,medical instrument,ets.	20
	3. (40) Rubber & rubber product	15-20
	4. (37) Photographic and cinematographic goods	20
Indonesia	1. (39) Plastic & Plastic articles	5.0-40
	2. (44) Wood & Wood articles	0-20
	3. (87) Vehicles (not rolling stock) , parts &accessories	0-200
	4. (29) Organic chemical	0-30
	5. (28) Inorganic chemical	0-30
Malaysia	1. (87) Vehicles (not rolling stock) , parts &accessories	0-300
	2. (48) Paper and Paperboard , and paper articles	nil-20
	3.(72) Iron & Steel	2.0-35
	4. (29) Organic chemical	nil-5
	5. (27) Mineral fuels , oil and waxes	2.0-25
Philippines	1. (52) Cotton	Oct-30
	2. (55) Man-made fibers	16.25-40
	3. (62) Apparel & clothing (not knitted or crocheted)	27.5-50
	4. (61) Apparel & clothing (knitted or crocheted)	32.5-50
	5. (54) Man-made filaments	19.5-40
Thailand	1. (87) Vehicles (not rolling stock) , parts &accessories	30-100
	2. (85) Electrical machinery	30-60
	3. (15) Animal / vegetable fats and oil	Baht 2.5 / litre
	4. (24) Tobacco & man tobacco substitutes	60

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

เพื่อศึกษาถึงอุปสรรคทางการค้าต่าง ๆ ระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซียในสินค้ารถยนต์ของประเทศมาเลเซียและน้ำมันปาล์มของประเทศไทย และทำการเปรียบเทียบผลสุทธิต่สังคมของแต่ละประเทศจะได้รับถ้าทั้งสองประเทศลดมาตรการกีดกันทางการค้าระหว่างกัน

1.3 ขอบเขตในการศึกษา

การศึกษาในครั้งนี้จะศึกษาภายใต้เงื่อนไขของ AFTA และนโยบายของแต่ละประเทศ

1. ในอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศมาเลเซีย จะศึกษาเฉพาะรถยนต์แห่งชาติ PROTON และ PERODUA เนื่องจากเป็นรถยนต์ที่มีส่วนแบ่งการตลาดในประเทศมาเลเซียสูงสุดตั้งแต่ปีที่เริ่มก่อตั้งรถยนต์แห่งชาติ PROTON คือ ปี 2529 จนถึงปี 2544 แต่เนื่องจากข้อมูลทางด้านราคารยนต์ที่ผลิตภายในประเทศมีตั้งแต่ปี 2536 ดังนั้น การศึกษาในครั้งนี้จะใช้ข้อมูลในช่วงปีพ.ศ.2536 - 2544

2. ในอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มของประเทศไทย จะมีผู้ผลิตที่เกี่ยวข้องอยู่ 3 ระดับด้วยกัน ได้แก่ 1) เกษตรกรผู้ผลิตผลปาล์มสด 2) โรงงานสกัดน้ำมันปาล์ม และ 3) โรงงานกลั่นน้ำมันปาล์มบริสุทธิ์ โดยที่เกษตรกรจะเป็นผู้ผลิตปาล์มสดเพื่อเป็นวัตถุดิบป้อนสู่โรงงานสกัดน้ำมันปาล์ม ในขณะที่โรงงานสกัดน้ำมันปาล์มดิบจะเป็นผู้แปรรูปขั้นต้นของผลปาล์มให้เป็นน้ำมันปาล์มดิบ แล้วป้อนเป็นวัตถุดิบให้กับโรงงานกลั่นน้ำมันปาล์มบริสุทธิ์ และอุตสาหกรรมที่ใช้้ำมันปาล์มดิบเป็นวัตถุดิบ เช่น สบู่ อาหารสัตว์ เป็นต้น ส่วนโรงงานกลั่นน้ำมันปาล์มบริสุทธิ์นั้นจะเป็นผู้แปรรูปขั้นสุดท้าย โดยผลิตน้ำมันปาล์มบริสุทธิ์ออกจำหน่ายสู่ผู้บริโภคในรูปแบบน้ำมันพืชเพื่อการบริโภค และอุตสาหกรรมที่ใช้้ำมันปาล์มบริสุทธิ์เป็นวัตถุดิบ

โดยการศึกษาครั้งนี้จะให้ความสำคัญไปที่กลุ่มของโรงสกัดผลิตน้ำมันปาล์มดิบ เนื่องจากเกี่ยวข้องกับความเป็นอยู่ของกลุ่มเกษตรกรผู้ผลิต และมีความเชื่อมโยงต่ออุตสาหกรรมอื่นในแง่ของวัตถุดิบอีกด้วย โดยใช้ข้อมูลในช่วงปี 2525-2544 ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ครอบคลุมถึงการใช้นโยบายต่างๆ เพื่อให้ความคุ้มครองอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์ม ทั้งมาตรการทางด้านภาษีและมิใช่ภาษี เช่น ต้องมีการขออนุญาตก่อนนำเข้า และการห้ามนำเข้าน้ำมันปาล์ม เป็นต้น รวมทั้งยังเป็นช่วงเวลาที่ประเทศไทยมีเงื่อนไขผูกพันในการลดมาตรการการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์กับประเทศอื่นๆ ใน AFTA

แต่เนื่องจากทั้งรัฐบาลของมาเลเซียและไทย ได้ให้การคุ้มครองอุตสาหกรรมทั้งสองมานาน ซึ่งมีการกำหนดนโยบายและมาตรการคุ้มครองต่างๆ มากมาย โดยเฉพาะมาตรการที่มิใช่ภาษี ซึ่งแต่

ละมาตรการที่จะส่งผลกระทบในแต่ละอุตสาหกรรมในลักษณะต่างๆ กัน ดังนั้น ในการศึกษาครั้งนี้ จะพิจารณาเฉพาะมาตรการทางด้านภาษีที่เก็บบนในแต่ละอุตสาหกรรมในช่วงเวลาดังกล่าว

และในส่วนของการวิเคราะห์ผลกระทบของการคุ้มครองในอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศมาเลเซียและในอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มดิบของไทยต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจนั้น จะศึกษาในช่วงปี 2536-2544 ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ประเทศมาเลเซียนำสินค้ารถยนต์ไปไว้ในบัญชียกเว้นชั่วคราว (TEL) ในขณะที่เดียวกันประเทศไทยก็ได้มีการนำสินค้าน้ำมันปาล์มไปไว้ในบัญชียกเว้นชั่วคราวเช่นกัน โดยทั้งสองประเทศมีเงื่อนไขผูกพันในการลดมาตรการการคุ้มครองทางด้านภาษีในอุตสาหกรรมรถยนต์และอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มกับประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคอาเซียนด้วย

1.4 ข้อสมมติของการศึกษา

เพื่อที่จะสามารถวัดผลกระทบต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจของการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศมาเลเซียและอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มดิบของประเทศไทยจากการใช้นโยบายภาษี ได้กำหนดข้อสมมติดังนี้

1. สินค้าที่ผลิตในประเทศและนำเข้าจากต่างประเทศทดแทนกัน ไม่สมบูรณ์
2. ปริมาณการนำเข้าสินค้าของประเทศไม่กระทบต่อราคาสินค้าในตลาดโลก
3. เนื่องจากข้อมูลด้านการผลิตมักไม่ได้รับการเปิดเผยจากผู้ผลิตมากนัก ทำให้ไม่สามารถประมาณค่าเส้นอุปทานสินค้า ดังนั้น จึงได้สมมติให้อุปทานสินค้านั้นคงที่และมี 2 ลักษณะ คือ
 - 3.1 ความยืดหยุ่นของอุปทานต่อราคาเท่ากับศูนย์
 - 3.2 ความยืดหยุ่นของอุปทานต่อราคาเท่ากับอนันต์
4. ตลาดสินค้าทุกตลาด มีการแข่งขันสมบูรณ์

1.5 ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา

ใช้ข้อมูลทุติยภูมิ โดยเก็บรวบรวมจากกองทุนการเงินระหว่างประเทศ องค์การสหประชาชาติ ธนาคารแห่งประเทศไทย กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์ กรมศุลกากร สภาอุตสาหกรรม วารสารต่างๆ ที่อยู่ในห้องสมุดคณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และงานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) รัฐและหน่วยงานผู้วางนโยบายรู้ข้อมูลเพื่อใช้ประกอบการวางนโยบายหรือการเจรจาทางการค้า

2) ทำให้ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมรถยนต์และปาล์มน้ำมัน ใช้เป็นแนวทางในการวางแผนด้านผลิตและการตลาด เพื่อให้สามารถเพิ่มความสามารถในการแข่งขันได้

บทที่ 2

แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องและวรรณกรรมปริทัศน์

ในบทนี้จะแบ่งเนื้อหาออกเป็น 2 ส่วนที่สำคัญ คือ เนื้อหาส่วนแรกจะกล่าวถึงแนวความคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยครั้งนี้ ซึ่งประกอบด้วยทฤษฎีการกำหนดอุปสงค์ ซึ่งจะนำมาประยุกต์เพื่อวิเคราะห์หาอุปสงค์ของสินค้า และแนวคิดมาตรการทางด้านภาษี ซึ่งจะนำมาใช้ศึกษาลักษณะการจัดเก็บภาษีศุลกากร ตลอดจนแนวคิดที่ใช้ในการวิเคราะห์ผลกระทบของการเก็บภาษีศุลกากรต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจ ซึ่งจะใช้เป็นหลักเบื้องต้นเพื่อวิเคราะห์ต้นทุนและผลกระทบของการคุ้มครองอุตสาหกรรม และสำหรับเนื้อหาในส่วนที่สอง จะกล่าวถึงงานศึกษาที่ผ่านมา ซึ่งจะแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ ได้แก่ ส่วนที่ 1 งานศึกษาเกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์ ส่วนที่ 2 งานศึกษาเกี่ยวกับอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์ม และส่วนที่ 3 งานศึกษาเกี่ยวกับวิธีการวัดผลกระทบของการคุ้มครองอุตสาหกรรม

2.1 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

2.1.1 ทฤษฎีอุปสงค์ (Demand Theory)

อุปสงค์ หมายถึง ปริมาณสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งที่มีผู้ต้องการซื้อ ณ ระดับราคาต่าง ๆ กัน ของสินค้าชนิดนั้น ภายในระยะเวลาใดเวลาหนึ่ง ซึ่งความต้องการในที่นี่จะต้องมีอำนาจซื้ออยู่ด้วย โดยที่กฎของอุปสงค์ กล่าวว่า “ปริมาณสินค้าที่มีผู้ต้องการซื้อขณะใดขณะหนึ่งจะต้องมีความสัมพันธ์ในทางตรงกันข้ามกับราคาสินค้าชนิดนั้น” กล่าวคือ ถ้าราคาสินค้าสูงขึ้น อุปสงค์จะลดลง และถ้าราคาสินค้าลดลง อุปสงค์ก็จะเพิ่มขึ้น

การที่ผู้บริโภคตัดสินใจซื้อสินค้าเพิ่มขึ้นเมื่อราคาสินค้าลดลง และซื้อสินค้าลดลงเมื่อราคาเพิ่มขึ้น หรือที่เรียกว่า “ผลของราคา” (Price Effect) เนื่องมาจากสาเหตุ 2 ประการ คือ

1. เมื่อราคาสินค้าชนิดนั้นลดลง ผู้บริโภคจะรู้สึกว่าสินค้าชนิดนั้นมีราคาถูกเมื่อเทียบกับราคาของสินค้าชนิดอื่น ๆ จึงลดการบริโภคสินค้าชนิดอื่นลง แล้วหันมาบริโภคสินค้าชนิดนั้นเพิ่ม แทนการบริโภคสินค้าชนิดอื่นที่ลดลง ในทางตรงข้ามถ้าราคาสินค้าชนิดนั้นสูงขึ้น ผู้บริโภคจะรู้สึกว่าสินค้าชนิดนั้นมีราคาแพงเมื่อเทียบกับราคาสินค้าชนิดอื่น ๆ จึงลดการบริโภคสินค้าชนิดนั้นลง แล้วไปบริโภคสินค้าชนิดอื่นแทน เรียกผลของการเปลี่ยนแปลงปริมาณการบริโภคอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงในราคาเปรียบเทียบของสินค้าว่า “ผลของการใช้ทดแทนกัน”(Substitution Effect)

2. เมื่อราคาสินค้าชนิดนั้นลดลง ผู้บริโภคจะรู้สึกเหมือนว่ามีรายได้เพิ่มขึ้น ทั้งนี้เพราะรายได้จำนวนเท่าเดิมแต่มีอำนาจซื้อมากขึ้น ในทางตรงข้ามถ้าราคาสินค้าชนิดนั้นสูงขึ้น ผู้บริโภคจะมีความรู้สึกเหมือนว่า รายได้ลดลง ทั้งนี้เพราะรายได้จำนวนเท่าเดิมแต่มีอำนาจซื้อน้อยลง เรียก

ผลของการเปลี่ยนแปลงปริมาณการบริโภคอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงในอำนาจซื้อของเงิน รายได้ว่า “ ผลของรายได้ ” (Income Effect)

ดังนั้น ผลของราคาที่เกิดจากการที่ผู้บริโภคปรับปริมาณการซื้อ เมื่อราคาสินค้านั้นเปลี่ยนแปลงไปจะเป็นผลรวมของการใช้แทนกันและผลของรายได้นั่นเอง อย่างไรก็ตาม โดยทั่วไป การเปลี่ยนแปลงในปริมาณการซื้อสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งของผู้บริโภคยังขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ ที่เรียกว่า ตัวกำหนดอุปสงค์ (Demand Determinants) ปัจจัยเหล่านี้จะมีอิทธิพลต่อปริมาณการซื้อของผู้บริโภคมากขึ้นแตกต่างกัน ปัจจัยที่สำคัญ มีดังต่อไปนี้

1. ราคาสินค้าที่ผู้บริโภคต้องการซื้อ โดยปัจจัยนี้จะมีอิทธิพลต่อปริมาณการซื้อของผู้บริโภคในทิศทางตรงข้าม คือ ถ้าราคาสินค้าเพิ่มขึ้น ปริมาณการซื้อจะลดลง และถ้าราคาสินค้าลดลง ปริมาณการซื้อก็จะเพิ่มขึ้น

2. ราคาของสินค้าชนิดอื่น ๆ ที่สามารถใช้แทนสินค้าที่ผู้บริโภคต้องการซื้อ โดยจะมีอิทธิพลต่อปริมาณการซื้อสินค้าชนิดนั้นในทิศทางเดียวกัน คือ ถ้าราคาสินค้าที่ใช้ทดแทนกันเพิ่มขึ้น ปริมาณการซื้อสินค้าชนิดนั้นจะเพิ่มขึ้น และถ้าราคาสินค้าที่ใช้ทดแทนกันลดลง ปริมาณการซื้อสินค้าชนิดนั้นก็จะลดลง

3. จำนวนผู้บริโภคในตลาด โดยจะมีอิทธิพลต่อปริมาณการซื้อสินค้าในทิศทางเดียวกัน คือ ถ้ามีจำนวนประชากรมาก ปริมาณความต้องการซื้อจะมากขึ้น และถ้าจำนวนประชากรลดลง ปริมาณความต้องการซื้อจะลดลงเช่นกัน

4. ระดับรายได้ของผู้บริโภค ปัจจัยนี้เป็นดัชนีบอกถึงอำนาจในการซื้อของผู้บริโภค ดังนั้น ผู้มีรายได้สูงย่อมสามารถซื้อสินค้าได้ในจำนวนที่มากกว่าผู้มีรายได้ต่ำเพราะมีอำนาจซื้อสูงกว่า

5. รสนิยมของผู้บริโภค หรือค่านิยมของคนในสังคม การเปลี่ยนแปลงความนิยมของคนในสังคม ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในปริมาณการซื้อสินค้าได้

2.1.2 มาตรการทางการค้า

มาตรการทางการค้า แบ่งได้เป็น 2 ส่วน คือมาตรการด้านภาษีศุลกากร และที่มิใช่ภาษี

1. มาตรการด้านภาษีศุลกากร เป็นมาตรการหลักที่ประเทศต่าง ๆ ใช้ในการกีดกันการค้า โดย ภาษีศุลกากร หมายถึง รายได้ในรูปเงินตราที่รัฐบาลจัดเก็บจากการนำเข้าและการส่งออกสินค้า ตลอดจนการลำเลียงสินค้าผ่านแดน หากเรียกเก็บภาษีจากการนำเข้าสินค้า เรียก อกรขาเข้า เรียก เก็บจากการส่งออก เรียกว่า อกรขาออก การเก็บภาษีศุลกากรโดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าเข้ามีวัตถุประสงค์ที่สำคัญ คือ เพื่อหารายได้เข้ารัฐ และเพื่อคุ้มครองอุตสาหกรรมภายใน โดยการจัดเก็บ ภาษีศุลกากร มี 3 ลักษณะ คือ

1.1 เก็บตามสภาพ (Specific Tariff) คือ ชนิดของภาษีที่กำหนดอัตราต่อสินค้าหนึ่งหน่วยเป็นจำนวนแน่นอนลงไป ดังนั้น ราคาสินค้าภายในประเทศเมื่อมีการเก็บภาษี คือ

$$P_D = P_m + t_s$$

โดยที่ P_D คือ ราคาสินค้าภายในประเทศ
 P_m คือ ราคาตลาดโลก
 t_s คือ อัตราภาษีต่อสินค้าหนึ่งหน่วย

1.2 เก็บตามราคา (Ad Valorem Tariff) คือ ชนิดของภาษีที่คิดเป็นร้อยละของมูลค่าหรือราคาสินค้าที่นำเข้า ดังนั้น ราคาสินค้าภายในประเทศเมื่อมีการเก็บภาษี คือ

$$P_D = P_m (1 + t_a)$$

โดยที่ t_a คือ อัตราภาษีคิดเป็นร้อยละของมูลค่า

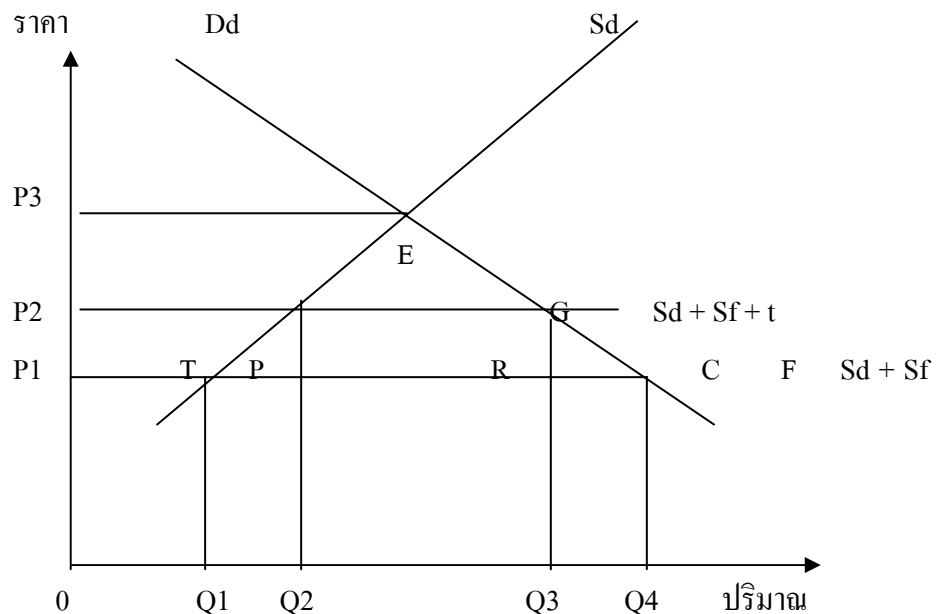
1.3 เก็บแบบผสม (Compound Tariff) คือ ภาษีที่เก็บทั้งแบบตามสภาพและราคา แล้วแต่ว่าอะไรจะมากกว่ากัน

2. มาตรการทางการค้าที่มีใช้ภาษีศุลกากร หมายถึง มาตรการที่มีใช้ภาษีศุลกากร ซึ่งเป็นกฎระเบียบข้อบังคับของรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศ โดยองค์การการค้าโลกอนุญาตให้ใช้ได้ในการขึ้นของการส่งเสริมการค้าที่เป็นธรรม รวมทั้งเพื่อคุ้มครองชีวิตและสุขภาพของมนุษย์ พืช และสัตว์ ทั้งนี้จะต้องไม่มีการเลือกปฏิบัติอย่างไม่มีเหตุผล และไม่มีผลต่อการกีดกันทางการค้าอย่างแอบแฝง และต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ภายใต้ความตกลงที่กำกับดูแล ได้แก่ การจำกัดปริมาณการนำเข้า เช่น การกำหนดโควตาการนำเข้า การกำหนดโควตาการส่งออก และการออกใบอนุญาต รวมไปถึงการบริหารโควตาภาษีศุลกากร

2.1.3 ผลสะท้อนของการเก็บภาษีศุลกากร

แนวความคิดเกี่ยวกับผลสะท้อนของการเก็บภาษีศุลกากร โดยอาศัยการวิเคราะห์ดุลยภาพบางส่วน ทัวไปการจัดเก็บภาษีสินค้าเข้า ไม่ว่าจะเก็บในอัตราสูงหรือต่ำ ล้วนแต่มีผลทำให้ปริมาณสินค้าเขาลดลงทั้งสิ้น นอกจากนี้ การเก็บภาษียังมีผลกระทบถึงการผลิตและการบริโภคภายในประเทศด้วย

ในที่นี้จะแสดงการวิเคราะห์ผลของการจัดเก็บภาษีสินค้าเข้า โดยสมมติกรณีประเทศผู้นำเข้าเป็นประเทศเล็ก ดังนั้น การจัดเก็บภาษีสินค้าเข้าทำให้ราคาสินค้านำเข้าภายในประเทศสูงขึ้นเท่ากับอัตราภาษีที่จัดเก็บ และส่งผลกระทบต่อรายได้จากภาษีอากร การผลิต และการบริโภค ซึ่งอธิบายได้ดังนี้



จากภาพ เส้น S_d และ D_d คือเส้น Supply และ Demand ของสินค้าชนิดหนึ่งในประเทศ
 เมื่อยังไม่มีการค้าระหว่างประเทศเกิดขึ้น ปริมาณการผลิต การบริโภค และราคาสินค้าจะอยู่ตรงกับ
 จุดดุลยภาพ E แต่เมื่อมีการค้าระหว่างประเทศเกิดขึ้น ถ้ารัฐบาลถือนโยบายการค้าเสรี จะปรากฏว่า
 สินค้าจากต่างประเทศซึ่งมีราคาต่ำกว่า (คือ OP_1) ก็จะไหลเข้ามาในประเทศ สมมติว่าเส้น Supply
 ของสินค้าในตลาดโลกที่ประเทศนี้เผชิญอยู่มีความยืดหยุ่นเป็นอนันต์ นั่นคือ ณ ราคา OP_1 นี้
 ประเทศจะสั่งสินค้าเข้าเป็นจำนวนเท่าไรก็ได้ ดังนั้น ลักษณะของเส้น Supply สินค้าเข้าจึงเป็นเส้น
 ขนานกับแกนอน ณ ราคา OP_1 และเมื่อรวมเส้น Supply ของตลาดโลกเข้ากับเส้น Supply
 ภายในประเทศจะได้เส้นตรง $S_d + S_f$ ซึ่งเป็นเส้นขนานกับแกนอน ณ ราคา OP_1 และก่อให้เกิดดุลย
 ภาพใหม่ที่จุด F ณ ราคา OP_1 ปริมาณการบริโภคเท่ากับ OQ_4 ซึ่งในจำนวนนี้ ปรากฏว่าสินค้าที่ผลิต
 ได้ภายในประเทศมีเพียง OQ_1 และที่เหลือต้องอาศัยการนำเข้าเท่ากับ Q_1Q_4

ต่อมาสมมติว่า รัฐบาลเปลี่ยนมาใช้นโยบายการค้าไม่เสรีโดยการเก็บภาษีสินค้าเข้าในอัตรา
 ร้อยละ t ของมูลค่าสินค้า การเก็บภาษีทำให้สินค้าที่ขายอยู่ในประเทศ มีราคาสูงขึ้นจากเดิมเท่ากับ
 จำนวนภาษีที่รัฐบาลเรียกเก็บ ในกรณีนี้ ภาษีทำให้เส้น Supply ขยับสูงขึ้นไปยังบนกลายเป็นเส้น
 Supply ใหม่ คือ $S_d + S_f + t$ ซึ่งมีระยะห่างจากเส้น Supply เดิมเท่ากับ t ตลอดทุกช่วง และมีจุดดุลย
 ภาพใหม่อยู่ที่ G แสดงว่าการเก็บภาษีนำเข้าทำให้ราคาขายภายในประเทศสูงขึ้นเป็น OP_2 และทำให้
 การบริโภคภายในประเทศลดลงเป็น OQ_3 แต่ราคาสินค้าที่สูงขึ้นกลับจูงใจให้ผู้ผลิตภายในประเทศ
 เพิ่มปริมาณการผลิตมากขึ้นเป็น OQ_2 ด้วยเหตุนี้ปริมาณการสั่งเข้าจึงลดลงเหลือเพียง Q_2Q_3

จากภาพ จะเห็นได้ว่า การเก็บภาษีสินค้าเข้าทำให้ส่วนเกินของผู้บริโภคลดลงจากเดิม
 เท่ากับพื้นที่ $P_2 - GFP_1$ ซึ่งหมายความว่า การเก็บภาษีนำเข้าทำให้สวัสดิการของผู้บริโภคลดลง

อย่างไรก็ตาม สวัสดิการที่ลดลงของผู้บริโภคส่วนนี้ได้กลายเป็นผลประโยชน์ที่โอนไปอยู่กับฝ่ายอื่นในระบบเศรษฐกิจเดียวกัน ได้แก่ ฝ่ายผู้ผลิต และฝ่ายรัฐบาล ฉะนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่า การเก็บภาษีสินค้าเข้าได้ก่อให้เกิดผลสะท้อนต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1) ผลทางรายได้ (Revenue Effect) การเก็บภาษีสินค้าเข้ามีผลกระทบหนึ่งที่ย่อมเห็นได้ชัดคือ ทำให้รัฐบาลมีรายได้เพิ่มขึ้น ผลทางรายได้นี้เท่ากับอัตราภาษีต่อหน่วยคูณด้วยปริมาณสิ่งเข้าทั้งหมด ซึ่งเท่ากับพื้นที่ R ผลทางรายได้นี้เกิดจากการที่รัฐตั้งอัตราภาษีที่ไม่สูงจนเกินไป กล่าวคือ สินค้าเข้าหลังจากบวกภาษีแล้ว ยังคงมีราคาต่ำกว่าสินค้าที่ผลิตภายในประเทศ

2) ผลทางการคุ้มครอง (Protection Effect) เมื่อยังไม่มีภาษีสินค้าเข้า ผู้ผลิตภายในประเทศบางราย โดยเฉพาะอย่างยิ่งรายที่มีต้นทุนการผลิตสูง (สูงกว่า OP1) นั้น ต้องลดปริมาณการผลิตหรือไม่ก็เลิกกิจการไป เพราะไม่สามารถแข่งขันสู้กับสินค้าที่สั่งเข้ามาจากต่างประเทศซึ่งมีราคาต่ำกว่าได้ เหตุนี้ปริมาณการผลิตภายในประเทศจึงมีเพียง OQ1 เท่านั้น แต่เมื่อรัฐบาลเก็บภาษีสินค้าเข้า ผลของภาษีทำให้สินค้าเข้ามีราคาสูงขึ้น ขณะเดียวกันสินค้าที่ผลิตภายในประเทศก็พลอยขายได้ราคาสูงขึ้นตามไปด้วย ดังนั้น สินค้าที่ผลิตภายในประเทศจึงสามารถแข่งขันกับสินค้าที่นำเข้าจากต่างประเทศ ทำให้ปริมาณการผลิตภายในประเทศเพิ่มขึ้นจาก OQ1 เป็น OQ2 และทำให้รายได้ของผู้ผลิตภายในประเทศเพิ่มขึ้นเท่ากับพื้นที่ P

รายได้ส่วนที่ผู้ผลิตได้รับเพิ่มขึ้นนี้ มองอีกแง่หนึ่งอาจถือได้เป็นต้นทุนทางสังคมอย่างหนึ่ง กล่าวคือ สังคมหรือส่วนรวมต้องเสียประโยชน์บางอย่างไป เพราะมีการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่จำกัดในการผลิตสินค้าที่ไม่มีความได้เปรียบ แต่ที่ยังคงผลิตได้เพราะมีการคุ้มครองจากภาษีสินค้าเข้า ดังนั้น จึงเรียกรายได้ส่วนที่ผู้ผลิตภายในประเทศได้รับเพิ่มนี้ว่าเป็นผลสืบเนื่องมาจากการคุ้มครอง

3) ผลทางการกระจายรายได้ (Redistribution Effect) การเก็บภาษีสินค้าเข้าทำให้ราคาสินค้าที่ขายอยู่ในประเทศสูงขึ้น ทั้งนี้ไม่ว่าจะเป็นสินค้าที่ผลิตขึ้นเองหรือที่นำเข้าจากต่างประเทศและทำให้ผู้ผลิตทุกรายมีรายได้มากขึ้น ถ้าแบ่งผู้ผลิตออกเป็น 2 กลุ่ม กลุ่มหนึ่งผลิตสินค้าจำนวน OQ1 ซึ่งเป็นผู้ผลิตเดิม อีกกลุ่มหนึ่งผลิตสินค้าจำนวน Q1Q2 ซึ่งเป็นผู้ผลิตใหม่ การเก็บภาษีย่อมทำให้กลุ่มแรกมีรายได้เพิ่มขึ้นจากเดิมเท่ากับจำนวนภาษีคูณด้วยจำนวนขาย ในขณะที่กลุ่มหลังมีรายได้เพิ่มขึ้นน้อยกว่าอัตราภาษีคูณด้วยจำนวนขาย (เพราะมีต้นทุนสูงกว่ากลุ่มแรก) อย่างไรก็ตามผลรวมรายได้เพิ่มของ 2 กลุ่มนี้จะเท่ากับพื้นที่ T และเรียกรายได้ส่วนนี้ว่าเป็นผลทางการกระจายรายได้ เพราะเป็นการโอนรายได้จากผู้บริโภคไปให้ผู้ผลิต ซึ่งอยู่ในระบบเศรษฐกิจเดียวกัน

4) ผลทางการบริโภค (Consumption Effect) การเก็บภาษีนอกจากจะทำให้สินค้านั้นมีราคาสูงขึ้นแล้ว ยังทำให้ผู้บริโภคซื้อสินค้าได้น้อยลงกว่าเดิมอีกด้วย ประโยชน์ที่ผู้บริโภคต้องเสียไป

เนื่องจากซื้อสินค้าได้น้อยลงและซื้อในราคาสูงขึ้นนั้น ในอีกแง่หนึ่งก็คือ การทำให้ส่วนเกินผู้บริโภคลดลงนั่นเอง ในที่นี้แสดงด้วยพื้นที่ C และถือว่าเป็นต้นทุนทางสังคมอย่างหนึ่งที่เกิดจากการเก็บภาษีเข้า เพราะส่วนเกินผู้บริโภคที่ลดลงไปในส่วนนี้ไม่ได้โอนไปเป็นผลประโยชน์ที่ตกอยู่กับฝ่ายอื่นในระบบเศรษฐกิจเดียวกัน

จากการพิจารณาผลสะท้อนทั้ง 4 ประการ จะเห็นได้ว่า แม้ว่าการเก็บภาษีสินค้าเข้าจะทำให้สวัสดิการผู้บริโภคต้องลดลงบางส่วน แต่ส่วนหนึ่งของสวัสดิการผู้บริโภคที่ลดลงนี้มิได้หายไปไหน เป็นเพียงการโอนประโยชน์จากกลุ่มผู้บริโภคไปยังกลุ่มอื่นภายในระบบเศรษฐกิจเดียวกัน นั่นคือ ผลทางรายได้นั้นเป็นการโอนผลประโยชน์ไปให้ภาครัฐบาล และผลทางการกระจายรายได้ก็เป็นการโอนผลประโยชน์ไปให้ผู้ผลิตภายในประเทศ มองในแง่ส่วนรวมจึงถือว่า ผลสุทธิคงเดิม อย่างไรก็ตาม สำหรับผลทางการคุ้มครองและผลทางการบริโภคนั้น อาจถือได้ว่าเป็นการสูญเสียทางด้านสวัสดิการของส่วนรวม เฉพาะผลทางการคุ้มครองจะเห็นได้ว่า สินค้าจำนวน Q1Q2 นี้ถ้าใช้วิธีซื้อจากต่างประเทศ จะจ่ายในราคา OP1 ต่อหน่วย แต่ถ้าเราต้องการผลิตเองจะต้องจ่ายต้นทุนสูงกว่า OP1 ต่อหน่วย มองในเชิงเศรษฐศาสตร์ ถือว่าเป็นการใช้ทรัพยากรที่ไม่มีประสิทธิภาพ

2.2 วรรณกรรมปริทัศน์

การศึกษาวรรณกรรมปริทัศน์ ในงานวิจัยชิ้นนี้นั้น แบ่งออกได้เป็น 3 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 งานศึกษาเกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์ ส่วนที่ 2 งานศึกษาเกี่ยวกับอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์ม และส่วนที่ 3 งานศึกษาเกี่ยวกับวิธีการวัดผลกระทบของการคุ้มครองอุตสาหกรรม

1. งานศึกษาเกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์

งานศึกษาเกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศมาเลเซีย มีอยู่ 4 ชิ้นงาน โดยมี 2 ชิ้นงาน คือ งานศึกษาของ Joy V. Abrenica (2541) และ Kamaruding Abdulsomad (2543) ที่ศึกษาถึงบทบาทของภาครัฐในอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศมาเลเซีย รวมทั้งผลกระทบของการเปิดเสรีทางการค้าในอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศมาเลเซีย โดยจะเป็นการวิเคราะห์เชิงพรรณนาพบว่า อุตสาหกรรมรถยนต์แห่งชาติของประเทศมาเลเซียเติบโตได้ก็เพราะการสนับสนุนและคุ้มครองอุตสาหกรรมของรัฐในทุกโครงสร้าง จึงเป็นเหตุผลว่าทำไมรถยนต์ประจำชาติ PROTON ถึงได้ประสบความสำเร็จทางด้านยอดขายในตลาดภายในประเทศ แต่ก็ได้ทำให้ผู้ผลิตที่ไม่มีประสิทธิภาพสามารถอยู่รอดได้ แต่จากการที่ประเทศมาเลเซียต้องทำการเปิดเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์ ทำให้ต้องมีการกำจัดการปกป้องต่างๆ อย่างไรก็ตาม ประเทศมาเลเซียก็ยังคงใช้

นโยบายปกป้องอุตสาหกรรมรถยนต์แห่งชาติอยู่ ข้อเด่นของงานศึกษาทั้ง 2 นี้ คือ การพรรณนาถึงโครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์ และการคุ้มครองของรัฐของประเทศมาเลเซียได้ค่อนข้างละเอียด

ในตอนที่ 2 ชิ้นงาน เป็นงานศึกษาของ Tamar Gabilaia (2544) และ Alex Chia (2545) ที่ทำการศึกษถึงผลกระทบของการเปิดเสรีการค้าตามข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียนในปี 2548 ที่มีต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศมาเลเซีย ผลการศึกษา พบว่า การเปิดเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์จากการลดมาตรการปกป้องต่างๆ จะส่งผลกระทบต่อส่วนแบ่งทางการตลาดของ Proton กล่าวคือ การเปิดเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์ตามข้อตกลง AFTA จะทำให้ราคาการรถยนต์นำเข้าจากต่างประเทศลดลง ส่งผลให้ช่องว่างของราคาขายระหว่างรถยนต์ประจำชาติและรถยนต์ต่างชาติแคบลง ความต้องการรถยนต์ต่างประเทศก็จะเพิ่มขึ้น ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อส่วนแบ่งทางการตลาดของ Proton อย่างแน่นอน ซึ่งอาจจะทำให้ปริมาณการผลิตลดลงและจะส่งผลเสียต่อการจ้างงาน รวมถึงรายได้ของรัฐจากภาษีนำเข้า แต่ในทางตรงข้าม อาจจะเป็นโอกาสที่ดีในการพัฒนาปรับปรุงคุณภาพ เพิ่มความสามารถในการแข่งขันทางด้านต้นทุน ซึ่งจะทำให้รักษาส่วนแบ่งทางการตลาดทั้งในประเทศและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันในตลาดต่างประเทศได้อีกด้วย รวมทั้งส่งผลให้สวัสดิการทางเศรษฐกิจของผู้บริโภคภายในประเทศเพิ่มขึ้นด้วย จากการที่ผู้บริโภคสามารถซื้อสินค้าในราคาที่ถูกลง ข้อเด่นของงานศึกษาทั้งสอง คือ การศึกษาผลกระทบของการเปิดเสรีทางการค้าของอุตสาหกรรมรถยนต์แห่งชาติมาเลเซียในปี 2548 ที่มีต่อความต้องการรถยนต์ของประชากรมาเลเซีย

ในส่วนของงานศึกษาเกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย มีอยู่ 3 ชิ้นงาน คือ งานศึกษาของธวัช (2533) ประถมภรณ์ (2539) และงานศึกษาของไพชนันต์ (2542) ที่ทำการศึกษถึงปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อปริมาณความต้องการรถยนต์ภายในประเทศและปริมาณความต้องการรถยนต์นำเข้าของไทย พบว่า ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อปริมาณความต้องการรถยนต์ภายในประเทศอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่ ระดับรายได้ ซึ่งมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกัน รวมถึงระดับราคารถยนต์และอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ ซึ่งมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้าม ในขณะที่ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อปริมาณความต้องการรถยนต์นำเข้าอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่ ราคารถยนต์นำเข้า และอัตราแลกเปลี่ยน ซึ่งมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้าม รวมถึงความต้องการใช้ภายในประเทศ ซึ่งมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกัน

2. งานศึกษาเกี่ยวกับอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์ม

งานศึกษาเกี่ยวกับอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มของประเทศไทย มีอยู่ 7 ชิ้นงาน โดยมี 4 ชิ้นงาน คือ งานศึกษาของสายสวาท (2538) ณัฐวุฒิ (2538) นิคม (2539) และปฎิมา (2544) ได้ทำการศึกษถึงปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อปริมาณความต้องการน้ำมันปาล์มของไทย พบว่า ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อปริมาณความต้องการน้ำมันปาล์มอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่ ระดับราคาขายส่งน้ำมันปาล์ม ซึ่งมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้าม รวมถึงราคาขายส่งน้ำมันถั่วเหลือง ราคาขายส่งน้ำมันมะพร้าว

ซึ่งเป็นสินค้าที่ใช้ทดแทนกัน จำนวนประชากรในประเทศไทย และรายได้ต่อหัวของประชากรภายในประเทศ ซึ่งมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกัน โดยปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณความต้องการบริโภคน้ำมันปาล์มในประเทศมากที่สุด คือ ราคาขายส่งน้ำมันปาล์ม แสดงว่า ปริมาณความต้องการบริโภคน้ำมันปาล์มจะสนองตอบต่อราคามาก

ในขณะที่ยานศึกษาของศิริรัตน์ (2539) ได้ทำการศึกษาถึงการคุ้มครองของรัฐต่อน้ำมันปาล์มบริสุทธิ์ โดยการวัดดัชนีการคุ้มครองตามราคา และการคุ้มครองตามมูลค่าเพิ่ม เพื่อศึกษาว่าหลังเปิดตลาดแล้ว ภาครัฐให้ความคุ้มครองต่ออุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มบริสุทธิ์เพิ่มขึ้นหรือลดลง และมีผลกระทบต่อผู้ผลิตและผู้บริโภคน้ำมันปาล์มบริสุทธิ์อย่างไร ผลการศึกษา พบว่า อัตราการคุ้มครองตามราคาในปี 2537 เท่ากับ 49.15 และได้เพิ่มขึ้นเป็น 53.19 ในปี 2538 ดังนั้นแม้ว่าจะมีการเปิดตลาดและมีการลดข้อกีดกันทางการค้า แต่การที่อัตรากำไรนำเข้าน้ำมันปาล์มบริสุทธิ์สูงขึ้นกว่าอัตราเดิม จึงส่งผลให้การคุ้มครองสูงขึ้น และทำให้ผู้บริโภคต้องบริโภคในราคาที่สูงขึ้น และเมื่อคำนวณอัตราการคุ้มครองตามมูลค่าเพิ่ม พบว่าเมื่อมีการเปิดตลาดจะส่งผลให้อัตราการคุ้มครองลดลงเล็กน้อยจาก 63.33 ในปี 2537 เป็น 62.14 ในปี 2538 แต่ก็ยังสูงถึงกว่าร้อยละ 60 ซึ่งหมายความว่า ระดับราคาน้ำมันปาล์มในประเทศสูงกว่าในตลาดโลกอยู่มาก และจะส่งผลให้อุตสาหกรรมนี้ไม่เกิดแรงจูงใจในการแข่งขันการผลิตให้มีประสิทธิภาพมีลักษณะเป็นอุตสาหกรรมทารกต่อไป ภาครัฐจึงควรเร่งสนับสนุนให้อุตสาหกรรมเริ่มช่วยเหลือตนเองด้วยการลดการคุ้มครองให้การค้าเป็นไปตามกลไกตลาดเพื่อรองรับการเข้าสู่ระบบการค้าเสรีภายใต้ AFTA ต่อไป

ในขณะที่อีก 3 ชิ้นงาน เป็นงานศึกษาของ ศศิธร (2538) นิคม (2539) และวิจิตร (2539) ได้ทำการศึกษาถึงผลกระทบของการเปิดตลาดการค้าเสรีของอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มของไทยที่มีต่อส่วนต่างๆ ในระบบเศรษฐกิจนั้น

งานศึกษาของศศิธร ได้ศึกษาถึงผลกระทบของ AFTA ที่มีต่ออุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มของไทย โดยจะเป็นการวิเคราะห์เชิงพรรณนา พบว่า การปฏิบัติตามข้อตกลง AFTA ทำให้มีการนำเข้าน้ำมันปาล์มจากต่างประเทศมากขึ้น โดยจะส่งผลกระทบต่อผู้ผลิตของไทย โดยเกษตรกรและโรงสกัดจะได้รับผลกระทบมากที่สุดซึ่งอาจจะต้องเลิกกิจการถ้าไม่สามารถปรับปรุงประสิทธิภาพได้ ในขณะที่ผู้บริโภคจะได้รับประโยชน์จากการที่สามารถบริโภคในราคาที่ถูกลง อย่างไรก็ตามงานศึกษาของศศิธรไม่ได้อ้างถึงแบบจำลองเพื่อวิเคราะห์ผลกระทบของการปฏิบัติตามข้อตกลง AFTA ซึ่งจะสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบต่ออุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันทั้งในส่วนของผู้ผลิต ผู้บริโภค และรัฐบาลได้ชัดเจนยิ่งขึ้น

ต่อมงานศึกษาของนิคม ก็ได้ทำการศึกษาในส่วนของผลกระทบจากการเปิดเสรีตลาดน้ำมันปาล์มของไทยภายใต้ข้อตกลงของ WTO ซึ่งผลการศึกษาที่ได้ก็เช่นเดียวกับงานศึกษาของ

ศศิธร แต่ได้มีการคำนวณผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการเปิดเสรีทางการค้าในอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์ม ที่มีต่อผู้ผลิตและผู้บริโภคในส่วนของ การเปลี่ยนแปลงปริมาณการผลิตและปริมาณการบริโภค น้ำมันปาล์มเพิ่มเติม พบว่า เมื่อเปิดเสรีทางการค้า จะทำให้การผลิตลดลง 38,715 ตัน การบริโภค เพิ่มขึ้น 119,008 ตัน ข้อเด่นของงานศึกษาชิ้นนี้ คือ เป็นงานศึกษาที่ได้ทำการศึกษาเพิ่มเติมในส่วน ของผลกระทบจากการเปิดเสรีตลาดน้ำมันปาล์มของไทย ที่มีต่อผู้ผลิตและผู้บริโภคในส่วนของ การเปลี่ยนแปลงปริมาณการผลิตและปริมาณการบริโภคน้ำมันปาล์ม

และงานศึกษาของวิจิตร ได้ศึกษาถึงผลกระทบของ AFTA ที่มีต่อการผลิต การบริโภค และการนำเข้าของน้ำมันปาล์มของไทย ผลการศึกษา พบว่า ผลกระทบจากการลดภาษีจะทำให้ราคาผล ปาล์มลดลงจาก 1.92 บาทต่อกิโลกรัมเหลือประมาณ 0.73 บาทต่อกิโลกรัม ส่งผลให้ปริมาณการ ผลิตผลปาล์มสดในประเทศลดลงจาก 2 ล้านตันต่อปี เหลือเพียง 1.504 ล้านตันต่อปี ในขณะที่ ปริมาณการบริโภคจะเพิ่มขึ้นเป็น 3.561 ล้านตันต่อปี โดยผู้บริโภคจะได้รับประโยชน์เพิ่มขึ้นปีละ 3,309.31 ล้านบาท ในขณะที่ชาวสวนปาล์มจะเสียประโยชน์ 2,741.96 ล้านบาท ดังนั้น การลดภาษี จะทำให้สังคมโดยรวมดีขึ้นได้ปีละ 929.31 ล้านบาท ข้อเด่นของงานศึกษาชิ้นนี้ คือ นอกจากจะ ทำการศึกษาในส่วนของผลกระทบจากการลดภาษีน้ำมันปาล์มของไทยตามข้อตกลงของ AFTA ที่ มีต่อผู้ผลิตและผู้บริโภคในส่วนของ การเปลี่ยนแปลงปริมาณการผลิตและปริมาณการบริโภคน้ำมัน ปาล์มแล้ว ยังมีการศึกษาเพิ่มเติมในส่วน of ผลเสียที่เกิดขึ้นกับผู้ผลิตน้ำมันปาล์ม รวมถึง ผลประโยชน์ที่ได้รับของผู้บริโภคและสังคม

ในส่วน of งานศึกษาเกี่ยวกับอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์ม of ประเทศมาเลเซีย มี 2 ชิ้นงาน คือ งานศึกษา ของ Abdul Rahman Lubis (2537) และ Basri Abdul Talib and Zaimah Darawi (2545) ที่ ทำการศึกษาถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อความต้องการน้ำมันที่ผลิตภายในประเทศและปริมาณความ ต้องการนำเข้าน้ำมันปาล์ม of มาเลเซีย พบว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อปริมาณความต้องการน้ำมันปาล์มที่ ผลิตภายในประเทศอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่ ปริมาณการบริโภคในปีที่แล้ว และดัชนีผลผลิต อุตสาหกรรม ซึ่งมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกัน ในขณะที่ระดับราคาน้ำมันปาล์มและน้ำมัน มะพร้าว ซึ่งเป็นสินค้าทดแทน ไม่มีระดับนัยสำคัญต่อปริมาณความต้องการน้ำมันปาล์ม ภายในประเทศ ในขณะที่ปัจจัยที่ส่งผลต่อปริมาณความต้องการนำเข้าน้ำมันปาล์มอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่ ปริมาณน้ำมันปาล์มสต็อกต้นปีและดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรมซึ่งมีความสัมพันธ์ในทิศทาง ตรงกันข้าม

3. งานศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบของการคุ้มครองอุตสาหกรรม

งานศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบของการคุ้มครองอุตสาหกรรม เพื่อวิเคราะห์ต้นทุนและผลกระทบของการคุ้มครองอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจ โดยอยู่บนกรอบแนวคิดของดุลยภาพบางส่วน (Partial Equilibrium Analysis) ซึ่งจะศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นต่ออุตสาหกรรมที่พิจารณาเท่านั้น มีอยู่ 2 ชิ้นงาน คือ งานศึกษาของประณมกรณ์ (2539) ที่ทำการศึกษาในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุดและงานศึกษาของไพชยนต์ (2542) ที่ทำการศึกษาในอุตสาหกรรมรถยนต์

งานศึกษาของประณมกรณ์ ทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบผลของการใช้นโยบายการคุ้มครองทางด้านภาษี และนโยบายการค้าเสรี ที่มีต่อชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุด โดยจะพิจารณาชิ้นส่วนที่นำเข้าจากญี่ปุ่นเท่านั้น พบว่า เมื่อรัฐลดการคุ้มครองโดยลดอัตราภาษีนำเข้าจะทำให้ราคานำเข้าลดลงและปริมาณการนำเข้าสินค้าดังกล่าวมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น เกิดผลกระทบต่อผู้บริโภคและผู้ผลิต โดยผู้บริโภคสามารถซื้อสินค้าได้ในราคาที่ต่ำลง และผู้ผลิตจำเป็นต้องปรับปรุงประสิทธิภาพเพื่อสามารถแข่งขันกับสินค้านำเข้าจากต่างประเทศได้ ข้อเด่นของงานศึกษานี้คือ มีการศึกษาเปรียบเทียบผลของการใช้นโยบายการคุ้มครองทางด้านภาษีและนโยบายการค้าเสรีที่มีต่อปริมาณการนำเข้าเป็นสำคัญ โดยทำการลดอัตราภาษีทีละระดับ อย่างไรก็ตามในการศึกษาผลกระทบต่อผู้บริโภคและผู้ผลิตเป็นเพียงการวิเคราะห์เชิงพรรณนา ไม่ได้มีการใช้แบบจำลองเศรษฐกิจแสดงผลเชิงประจักษ์เพื่อสนับสนุนงานศึกษานี้

งานศึกษาของไพชยนต์ ทำการศึกษาผลกระทบต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจของการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ในไทย ทั้งในด้านส่วนเกินผู้บริโภคและผู้ผลิต รายได้ที่รัฐได้รับการเก็บภาษี รวมทั้งต้นทุนที่เกิดจากการคุ้มครองอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งจะพิจารณาเฉพาะมาตรการภาษีที่เก็บในอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งเท่านั้น โดยได้ทำการแบ่งตลาดออกเป็น 2 ตลาด คือตลาดรถยนต์นำเข้าและตลาดรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ และได้สมมติให้อุปทานรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศมี 2 ลักษณะ คือ มีความยืดหยุ่นต่อราคาเท่ากับศูนย์และอนันต์ และตลาดรถยนต์ทุกตลาดมีการแข่งขันสมบูรณ์ โดยสร้างสมการอุปสงค์รถยนต์ในแต่ละตลาด และนำผลที่ได้ไปคำนวณผลกระทบต่างๆของการลดภาษีนำเข้า พบว่า หากมีการลดอัตราภาษีนำเข้าลง 100 % ในตลาดรถยนต์นำเข้า จะมีส่วนเกินผู้บริโภครถยนต์นำเข้าเพิ่มขึ้นโดยโอนมาจากภาษีของรัฐบาลและที่ได้รับจากประสิทธิภาพการผลิตที่เพิ่มขึ้น ส่วนตลาดรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ หากกำหนดให้อุปทานรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศมีความยืดหยุ่นต่อราคาเท่ากับศูนย์ จะมีการโอนส่วนเกินของผู้ผลิตไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภคที่ผลิตภายในประเทศ แต่ถ้ากำหนดให้อุปทานรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศมีความยืดหยุ่นต่อราคาเท่ากับอนันต์ จะไม่มีส่วนเกินของผู้ผลิตที่โอนไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภคที่ผลิตภายในประเทศเลย ดังนั้นจะเห็นได้ว่า ในตลาดรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ การโอนย้ายจากส่วนเกินของผู้ผลิตไปเป็นส่วนเกินของผู้บริภคนั้นจะขึ้นอยู่กับ

ความยืดหยุ่นของอุปทานของรถยนต์ ข้อเด่นของงานศึกษานี้คือ มีการวัดผลกระทบต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจของทั้งผู้บริโภครถและผู้ผลิต โดยสามารถแสดงออกมาให้เห็นได้ชัดเจน

จากงานศึกษาทั้งหมดเกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์และอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มของทั้งประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย สามารถนำมาประยุกต์เพื่อใช้ในการงานศึกษาครั้งนี้ได้ โดยการนำกรอบแนวคิดการศึกษาผลกระทบของการเปิดตลาดการค้าเสรีอุตสาหกรรมที่มีต่อส่วนต่างๆ ในระบบเศรษฐกิจ มาประยุกต์ใช้ในการวัดผลกระทบของการคุ้มครองอุตสาหกรรมต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจของการเปิดเสรีอุตสาหกรรมตามข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียนที่มีต่อรายได้ของรัฐบาลผู้ผลิต และผู้บริโภครถของแต่ละประเทศ และการนำทฤษฎีการสร้างอุปสงค์ มาประยุกต์สร้างแบบจำลองอุปสงค์เพื่อวัดผลกระทบของการคุ้มครองอุตสาหกรรมตามกรอบแนวคิดที่ได้กำหนดขึ้น ซึ่งจะใช้งานศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบของการคุ้มครองอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจ เป็นแนวทางในการวิเคราะห์ต้นทุนและผลกระทบของการลดการคุ้มครองอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจโดยอยู่บนกรอบแนวคิดของดุลยภาพบางส่วน เพื่อจะได้แนวทางในการพิจารณาผลกระทบต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น และนำไปสู่การวางนโยบายทางการค้าที่สำคัญต่อไป

บทที่ 3

ข้อมูลทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์และน้ำมันปาล์ม

อุตสาหกรรมรถยนต์

1. ลักษณะทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทย

1.1 ประวัติความเป็นมา

ก่อนหน้าปี 2503 อุตสาหกรรมรถยนต์ในมาเลเซียส่วนใหญ่จะเป็นการจำหน่ายรถยนต์สำเร็จรูปที่นำเข้าจากต่างประเทศเท่านั้น โดยยังไม่มี การตั้งโรงงานผลิตรถยนต์ขึ้นอย่างจริงจัง จนกระทั่งในปี 2510 มาเลเซียจึงได้เริ่มต้นทำการประกอบรถยนต์ในประเทศขึ้นเป็นครั้งแรกภายใต้ การสนับสนุนของรัฐบาล โดยมีผู้ประกอบการรถยนต์ที่ได้รับอนุญาตเป็นจำนวน 6 ราย ซึ่งมี วัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศและเป็นการเพิ่ม มูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศด้วย รัฐบาลจึงได้นำนโยบายต่างๆ มาใช้ ได้แก่ การเก็บภาษีนำเข้ากับรถยนต์นำเข้าสำเร็จรูป การกำหนดสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิต ภายในประเทศ และการขอใบอนุญาตนำเข้าเป็นต้น ในช่วงทศวรรษที่ 1970 ประเทศไทยมี โรงงานประกอบรถยนต์ถึง 13 โรงงาน โดยทำการผลิตรถยนต์นั่งและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์กว่า 38 แบบ ซึ่งจะเห็นได้ว่าในช่วงเวลานั้น มีจำนวนแบบและรุ่นมากเกินไป ก่อให้เกิดการไม่ ประหยัดจากขนาดการผลิต

รัฐบาลเล็งเห็นถึงข้อจำกัดของอุตสาหกรรมรถยนต์ดังกล่าว จึงได้มีโครงการที่จะผลิต รถยนต์ของประเทศไทยเอง ภายใต้โครงการรถยนต์แห่งชาติ (The National Car Project) และ โครงการนี้ได้เป็นจริงเมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2526 รัฐบาลได้ก่อตั้งบริษัทรถยนต์ที่มีชื่อว่า Perusahaan Otomobil Nasional Berhad (PROTON) ขึ้น โดยเป็นการร่วมทุนระหว่าง HICOM, Mitsubishi Corporation และ MMC โดยจะผลิตรถยนต์นั่งขนาด 1300 – 1600 ซีซี วัตถุประสงค์ของ ภาครัฐต่อโครงการนี้มี 4 ประการ คือ ประการแรก เพื่อเป็นการยกระดับประเทศสู่สายตาสังคมโลก และเป็นสัญลักษณ์ความมีศักดิ์ศรีของชาวมาเลเซีย โดยส่งเสริมในลักษณะ Rationalization อันเป็น การส่งเสริมในกิจการน้อยรายแต่เป็นกิจการขนาดใหญ่ ประการที่สอง เพื่อมุ่งพัฒนาอุตสาหกรรม ขึ้นส่วนภายในประเทศและส่งเสริมขึ้นส่วนภายในประเทศให้สามารถใช้ประโยชน์ได้มากขึ้น ประการที่สาม เพื่อส่งเสริมการยกระดับเทคโนโลยี ความรู้ทางวิศวกรรมและความชำนาญของ เทคนิคของประเทศให้สูงขึ้น และประการสุดท้าย เพื่อช่วยเหลือและพัฒนาความร่วมมือ ภายในประเทศในอุตสาหกรรมรถยนต์

นอกจากรถยนต์แห่งชาติ PROTON แล้ว ในปี 2537 มาเลเซียยังมีรถยนต์แห่งชาติที่สอง ซึ่งมีชื่อว่า PERODUA โดยจะผลิตรถยนต์ขนาดเล็ก 660 ซีซี โดยเป็นการร่วมมือกันระหว่าง Daihatsu, Mitsui of Japan และนักลงทุนภายในประเทศ ซึ่งมีเป้าหมายหลักเป็นตลาดภายในประเทศ

จากการที่รถยนต์แห่งชาติทั้ง 2 คือ PROTON และ PERODUA เป็นธุรกิจที่เป็นนโยบายแห่งชาติ (National-policy enterprise) รัฐบาลจึงได้ทำการปกป้องและสนับสนุนรถยนต์แห่งชาติผ่านมาตรการพิเศษต่างๆ (ตารางที่ 3.1)

ตารางที่ 3.1 สรุปนโยบายปกป้องอุตสาหกรรมรถยนต์แห่งชาติของประเทศมาเลเซีย

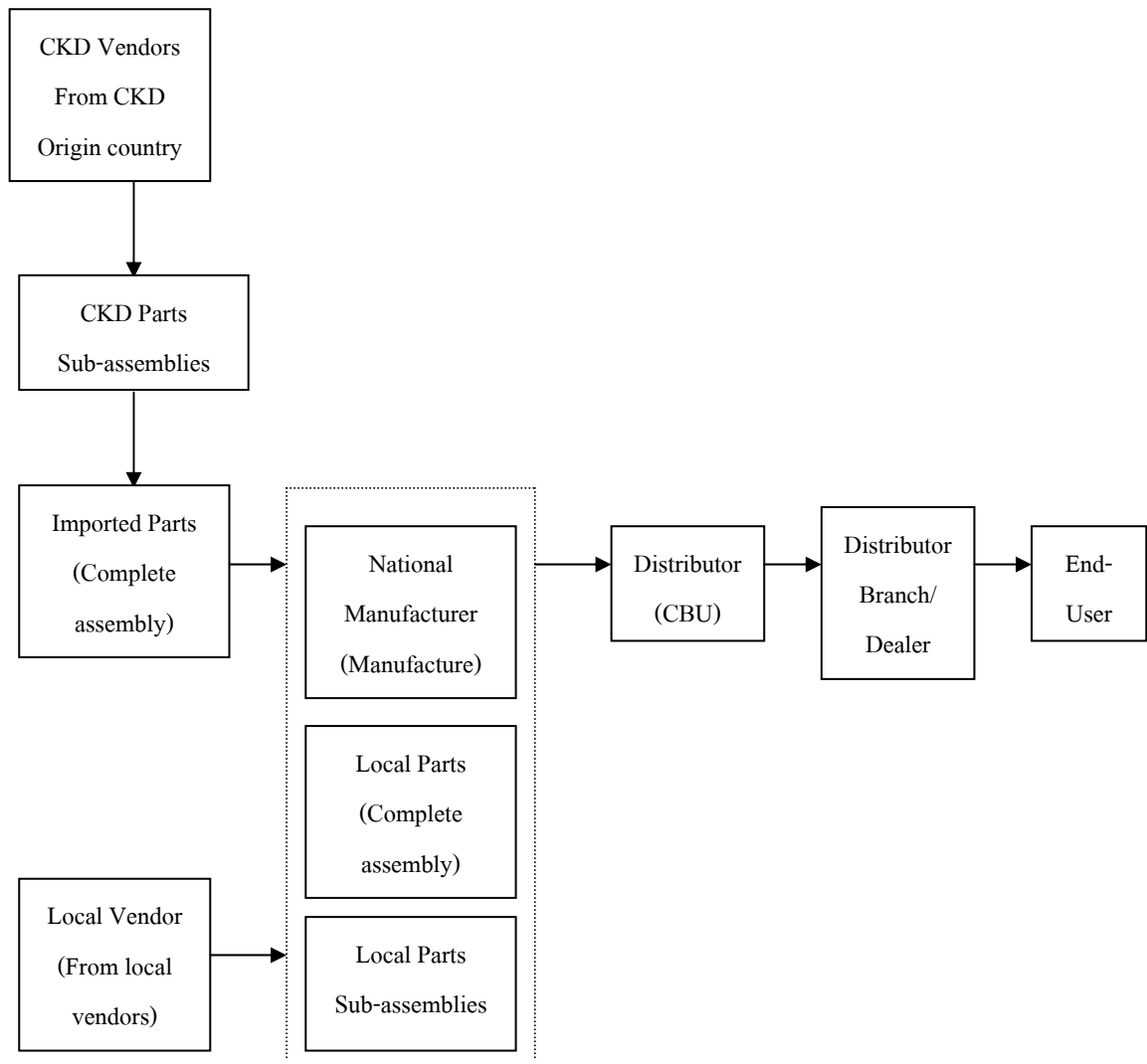
ปี	นโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์ของรัฐบาลประเทศมาเลเซีย
2510	-ใช้นโยบายผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า โดยทำการเพิ่มอัตราภาษ้นำเข้ารถยนต์นำเข้าสำเร็จรูป
2513	-กำหนดนโยบายพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศ โดยใช้มาตรการต่างๆ ได้แก่ การเก็บภาษ้นำเข้าในอัตราที่สูง ระหว่างร้อยละ 35-200 การกำหนดโควตาการนำเข้า การขออนุญาตการนำเข้า และการกำหนดบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (Local Content Requirement)
2526	-พัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศ ภายใต้โครงการรถยนต์แห่งชาติ เพื่อทำการผลิตรถยนต์ของประเทศมาเลเซียเอง
2528	-รถยนต์แห่งชาติรุ่นแรก PROTON Saga มาตรการพิเศษด้านต่างๆ เช่น ลดและยกเว้นภาษ้นำเข้าสำหรับชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่นำเข้าจากต่างประเทศ รวมถึงภาษีอากร (Excise duty)
2531	-ก่อตั้งโครงการชิ้นส่วนรถยนต์ของ PROTON และเริ่มที่จะให้การสนับสนุนผู้ผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศ โดยเรียกโครงการนี้ว่า Vendor Development Programme (VDP)
2537	-รถยนต์แห่งชาติที่ 2 PERODUA, the Kancil ได้รับมาตรการพิเศษเหมือนกับ PROTON
2541	-ออก "Financial Package" เพื่อกระตุ้นยอดขายรถยนต์ภายในประเทศที่ลดลงจากวิกฤติการณ์ทางเศรษฐกิจ ได้แก่ การปรับปรุงระเบียบเกี่ยวกับการเช่าซื้อรถยนต์ เช่น การขยายวงเงินในการกู้จากร้อยละ 70 เป็นร้อยละ 85 และการขยายระยะเวลาผ่อนชำระจากภายในระยะเวลา 5 ปี เป็นภายใน 7 ปี รวมทั้งการเพิ่มอัตราภาษ้นำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปนำเข้าเป็นร้อยละ 60-300
2543	-มาเลเซียขอเลื่อนการปฏิบัติตามข้อตกลงของ WTO ภายใต้ TRIMs ไปเป็นปี 2547 และข้อตกลง AFTA ไปเป็นปี 2548 โดยจะยังคงใช้นโยบายปกป้องอุตสาหกรรมรถยนต์แห่งชาติต่อไป

1.2 การผลิตรถยนต์ของประเทศมาเลเซีย

โครงสร้างการผลิตของอุตสาหกรรมรถยนต์แห่งชาติของประเทศมาเลเซียนั้นประกอบด้วย 2 ส่วนหลักๆ คือ ผู้ผลิตรถยนต์แห่งชาติ และผู้ผลิตชิ้นส่วนเพื่อป้อนเป็นวัตถุดิบให้แก่โรงงานผลิตรถยนต์แห่งชาติ ซึ่งในปี 2542 อุตสาหกรรมรถยนต์ มีการจ้างแรงงานโดยรวมเป็น

จำนวนถึง 29,448 คน ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 2.26 ของจำนวนแรงงานของภาคการผลิตทั้งหมด โดยผลผลิตมีมูลค่าโดยรวมประมาณ 11,437 ล้านบาท คิด หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 3.16 ของมูลค่าของภาคการผลิตโดยรวม

ภาพที่ 3.1 โครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์แห่งชาติของประเทศไทย



นอกจากรถยนต์แห่งชาติ PROTON และ PERODUA แล้ว ประเทศไทยยังมีโรงงานประกอบรถยนต์ (Assemblers) อีกจำนวน 12 โรงงาน มีกำลังการผลิตรวมกันประมาณ 570,000 คันต่อปี ซึ่งการผลิตรถยนต์แห่งชาติส่วนใหญ่จะเป็นการผลิตเฉพาะรถยนต์นั่ง โดยมีกำลังการผลิตรวมกันประมาณ 300,000 คันต่อปี คิดเป็นร้อยละ 53 ของกำลังการผลิตรวมทั้งหมด (ตารางที่ 3.2)

ตารางที่ 3.2 รายชื่อผู้ประกอบการรถยนต์และกำลังการผลิต

Manufacturer/Assembler	Category/Makes	
	Passenger	Commercial
1. Perusahaan Otomobil Nasional (PROTON)	Proton (Saga,Wira,Perdana,Putra)	Rusa
2. Perodua Manufacturing Sdn Bhd	Kancil , Kembara	
3. Associated Motor Industries (AMI)	Ford ,BMW, Mazda,Proton	Ford , Chrysler , Land Rover
		Suzuki , Scania , Tata
4. Assembly Services Sdn Bhd (ASSB)	Toyota	Toyota , Hino
5. Asia Automobile Industries Sdn Bhd (AAISB)	Mercedes Benz	Mercedes , Mazda , Kia
6. Swedish Motor Assemblies (SMA)	Volvo	Volvo , Suzuki
7. Tan Chong Motor Assemblies (TCMA)	Nissan,Audi,Peugeot,Subaru	Nissan , Subaru
8. Oriental Assemblers Sdn Bhd (OASB)	Honda,Peugeot,Mercedes Benz	Honda
9. Automotive Manufacturers Malaysia (AMM)	Citroen,Proton(satria,Tiara)	
10. Industri Otomotif Komersial (Inokom)		Renault
11. Kinabalu Motor Assembly (KMA)		Isuzu , Suzuki
12. Malaysian Truck and Bus Sdn Bhd (MTBSB)		Isuzu ,mitsubishi,Musso,Iveco
		Hicom Perkasa , Pinzgauer
13. UMW Dennis Specialist Vehicles		Dennis
14. TVR Sports		TVR

Source : MIDA , MMVAA

เมื่อพิจารณาถึงปริมาณการผลิตรถยนต์ของประเทศมาเลเซีย พบว่า ในช่วงปี 2535-2543 ปริมาณการผลิตรถยนต์มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยมีอัตราการเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 18.16 ต่อปี กล่าวคือ ในช่วงปี 2535-2540 ปริมาณการผลิตเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ตามลำดับ จาก 171,662 คัน ในปี 2535 เพิ่มขึ้นเป็น 457,110 คันในปี 2540 โดยมีอัตราการเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 22.25 ต่อปี แต่ในปี 2541 ปริมาณการผลิตรถยนต์กลับลดลงเหลือเพียง 168,893 คันโดยลดลงจากปี 2540 ถึงร้อยละ 63.05 เนื่องจากเป็นผลเชื่อมโยงจากการเกิดวิกฤติทางเศรษฐกิจของประเทศมาเลเซีย ส่งผลต่อยอดขายรถยนต์ที่ลดลง ทำให้ปริมาณการผลิตรถยนต์ลดลง แต่หลังจากการฟื้นตัวของระบบเศรษฐกิจ ปริมาณการผลิตรถยนต์ก็เพิ่มขึ้นตามลำดับ ซึ่งประเภทรถยนต์ที่ผลิตส่วนใหญ่จะเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (Passenger car) โดยในช่วงปี 2535-2543 การผลิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมีสัดส่วนเฉลี่ยสูงถึงร้อยละ 82.61 ของปริมาณการผลิตรถยนต์ทั้งหมด และการผลิตรถยนต์ของประเทศมาเลเซีย ส่วนใหญ่ ได้แก่ รถยนต์ประจำชาติ (National car) ซึ่งในปี 2543 มีสัดส่วนการผลิตสูงถึงร้อยละ 71.2 ของปริมาณการผลิตรถยนต์ทั้งหมด และเมื่อพิจารณาจากปริมาณการผลิตรถยนต์ประจำชาติ พบว่า ในช่วงปี 2535-2540 ปริมาณการผลิตมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จาก

ประมาณ 98,900 คัน ในปี 2535 เพิ่มขึ้นเป็น 194,500 คันในปี 2538 และ 272,900 คันในปี 2540 แต่ในปี 2541 ปริมาณการผลิตรถยนต์ประจำชาติลดลงเหลือเพียง 126,400 คัน และได้เพิ่มขึ้นในปี 2542 และ 2543 ตามลำดับ โดยมีอัตราการเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 20.36 ต่อปี (ตารางที่ 3.3)

ตารางที่ 3.3 ปริมาณการผลิตรถยนต์ของประเทศมาเลเซีย ในช่วงปี 2535-2543

หน่วย : คัน

ปี / ประเภท	Passenger Car	Commercial Vehicle	Total	National Cars		Total	share(%)
				PROTON	PERODUA		
2535	136,951	34,711	171,662	98,900	-	98,900	57.61
2536	145,070	34,711	179,781	118,100	-	118,100	65.69
2537	173,302	37,749	211,051	127,200	-	127,200	60.27
2538	240,887	46,123	287,010	153,939	40,635	194,574	67.79
2539	312,508	78,571	391,079	177,763	55,884	233,647	59.74
2540	362,133	94,977	457,110	212,941	60,000	272,941	59.71
2541	149,200	19,693	168,893	91,499	34,901	126,400	74.84
2542	258,111	44,951	303,062	164,201	86,419	250,620	82.70
2000	300,758	55,721	356,479	168,900	85,000	253,900	71.22

Source : MIDA

1.3 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์

การผลิตรถยนต์ของประเทศมาเลเซีย ส่วนใหญ่จะเป็นการผลิตเพื่อจำหน่ายภายในประเทศ โดยคิดเป็นสัดส่วนเฉลี่ยร้อยละ 70.67 ของปริมาณการผลิตรถยนต์ทั้งหมด และเมื่อพิจารณาถึงปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศมาเลเซียในช่วงปี 2535-2544 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยมีอัตราการเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 19.30 ต่อปี กล่าวคือ ในช่วงปี 2535-2540 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ตามลำดับ จาก 138,344 คัน ในปี 2535 เพิ่มขึ้นเป็น 404,837 คันในปี 2540 โดยมีอัตราการเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 24.54 ต่อปี แต่ในปี 2541 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์กลับลดลงเหลือเพียง 163,851 คันโดยลดลงจากปี 2540 ถึงร้อยละ 59.53 เนื่องจากเป็นผลเชื่อมโยงจากการเกิดวิกฤติทางเศรษฐกิจของประเทศมาเลเซีย ส่งผลต่ออำนาจซื้อของประชาชน และได้เพิ่มขึ้นตามลำดับในช่วงปี 2542-2544 ซึ่งประเภทรถยนต์ที่มียอดขายสูงสุดได้แก่ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ซึ่งประเทศมาเลเซียเป็นตลาดรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่ใหญ่ที่สุดของภูมิภาคอาเซียน (Kamaruddin, 2545: 98) โดยในช่วงปี 2535-2544 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมีสัดส่วนเฉลี่ยสูงถึงร้อยละ 80.90 ของปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ทั้งหมด (ตารางที่ 3.4)

ตารางที่ 3.4 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ของประเทศมาเลเซีย ในช่วงปี 2535-2544

หน่วย : คัน

ปี/ประเภท	Passenger Cars	Commercial Vehicle	Total	Share of PC (% of total)
2535	108,943	29,401	138,344	78.75
2536	128,600	31,283	159,883	80.43
2537	155,765	33,974	189,739	82.09
2538	225,006	47,267	272,273	82.64
2539	275,615	89,173	364,788	75.55
2540	314,399	90,438	404,837	77.66
2541	137,691	26,260	163,851	84.03
2542	239,647	48,900	288,547	83.05
2543	282,103	61,070	343,173	82.20
2544	327,447	68,934	396,381	82.61

Source : Malaysia Automotive Association.

เมื่อพิจารณาถึงปริมาณการจำหน่ายในตลาดรถยนต์นั่งส่วนบุคคล พบว่า รถยนต์ประจำชาติเป็นรถยนต์ที่มีส่วนแบ่งทางการตลาดมากที่สุด กล่าวคือ ในช่วงปี 2542-2544 รถยนต์ PROTON และ PERODUA มียอดขายเพิ่มขึ้นทุกปี จาก 222,219 คันในปี 2542 เพิ่มขึ้นเป็น 261,174 คันในปี 2543 และ 271,200 คันในปี 2544 โดยมีอัตราการเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 31.93 ต่อปี และมีส่วนแบ่งทางการตลาดในตลาดรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยสูงถึงร้อยละ 92.1 ของปริมาณการจำหน่ายรถยนต์นั่งส่วนบุคคลทั้งหมด ในขณะที่รถยนต์ต่างชาติมีส่วนแบ่งทางการตลาดเฉลี่ยเพียงร้อยละ 7.9 ของปริมาณการจำหน่ายรถยนต์นั่งส่วนบุคคลทั้งหมด โดยรถยนต์ต่างชาติที่มีปริมาณการจำหน่ายสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ Honda Toyota และ Nissan โดยมีส่วนแบ่งทางการตลาดเฉลี่ยร้อยละ 23.10 22.29 และ 17.17 ของปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ต่างชาติทั้งหมด ตามลำดับ (ตารางที่ 3.5)

แต่เมื่อพิจารณาถึงปริมาณการจำหน่ายในตลาดรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ พบว่า รถยนต์ประจำชาติ PERODUA และ HICOM มีส่วนแบ่งทางการตลาดเฉลี่ยเพียงร้อยละ 32 ของปริมาณการจำหน่ายรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ทั้งหมด ในขณะที่รถยนต์ต่างชาติมีส่วนแบ่งทางการตลาดเฉลี่ยสูงถึงร้อยละ 68 โดยรถยนต์ต่างชาติที่มียอดขายสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ Toyota Nissan และ Ford โดยมีส่วนแบ่งทางการตลาดเฉลี่ยร้อยละ 32.81 21.13 และ 11.88 ของปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ต่างชาติทั้งหมด ตามลำดับ (ตารางที่ 3.6)

ตารางที่ 3.5 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์นั่งส่วนบุคคล แยกตามผู้ประกอบการผลิต

หน่วย: คัน

Maker/ปี	2542	2543	2544
Proton (NC)	155,720	178,960	186,200
Perodua (NC)	66,499	82,484	85,000
Honda	4,606	4,550	5,720
Toyota	4,556	4,424	5,300
Nissan	2,970	3,939	4,230
Mercedes Benz	1,163	2,247	2,450
BMW	1,219	2,085	2,500
Others	2,914	3,414	6,850
Total Sales	239,647	282,103	298,250
Total National	222,219 (92.7%)	261,174 (92.6%)	271,200 (91%)
Total Non-national	17,428 (7.2%)	20,929 (7.4%)	27,050 (9%)

Source : Malaysia Automotive Association

ตารางที่ 3.6 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์เพื่อใช้ในการพาณิชย์ แยกตามผู้ประกอบการผลิต

หน่วย: คัน

Maker/ปี	2542	2543	2544
Perodua (NC)	16,092	14,501	16,058
Toyota	9,229	14,619	16,970
Nissan	6,911	9,745	8,966
HICOM (NC)	2,545	3,208	3,064
Daihatsu	2,365	2,778	3,619
Ford	2,733	5,857	6,507
Mitsu	2,893	3,218	5,419
Others	6,132	7,144	8,331
Total Sale	48,900	61,070	68,934
Total National	18,637 (38.11%)	17,709 (29%)	19,122 (27.74%)
Total Non-national	30,199 (61.76%)	43,345 (70.98%)	49,713 (72.12%)

Source : Malaysia Automotive Association

1.4 การค้าระหว่างประเทศ

1 ปริมาณการส่งออกรถยนต์

มาเลเซียเริ่มส่งออกรถยนต์ประจำชาติสำเร็จรูป (PROTON Saga) ครั้งแรกในปี 2529 เป็นจำนวน 25 คัน ไปประเทศบังกลาเทศ และตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา มาเลเซียสามารถส่งออกรถยนต์ PROTON ได้เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ โดยเพิ่มขึ้นเป็น 13,000 คันในปี 2533 และเป็น 18,422 คันในปี 2541 ตลาดส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ สหราชอาณาจักรและทวีปยุโรป รองลงมา คือ อาเซียนและโอเชียเนีย อย่างไรก็ตาม ในปี 2541 ปริมาณการส่งออกรถยนต์ก็ยังมีสัดส่วนค่อนข้างน้อย เพียงร้อยละ 16 ของปริมาณการผลิตรถยนต์ทั้งหมด

2 ปริมาณการนำเข้ารถยนต์

เมื่อพิจารณาถึงปริมาณการนำเข้ารถยนต์ของประเทศมาเลเซีย ในช่วงปี 2537-2540 พบว่า ปริมาณการนำเข้ารถยนต์มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จาก 197,298 คันในปี 2537 เพิ่มขึ้นเป็น 374,789 คันในปี 2540 โดยมีอัตราการเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 24.5 ต่อปี แต่ได้ลดลงเหลือเพียง 150,453 คันในปี 2541 โดยลดลงถึงร้อยละ 60 ซึ่งเป็นผลเชื่อมโยงมาจากการเกิดวิกฤติเศรษฐกิจ ทำให้ค่าเงินริงกิตของประเทศมาเลเซียอ่อนค่า ส่งผลต่ออำนาจซื้อของประชาชนในประเทศลดลง เมื่อเศรษฐกิจเริ่มฟื้นตัว ส่งผลให้ปริมาณการนำเข้ารถยนต์มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ซึ่งการนำเข้าส่วนใหญ่จะเป็นการนำเข้าในรูปของ Completely knocked down: CKDs คิดเป็นสัดส่วนเฉลี่ยสูงถึงร้อยละ 95 ของปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งทั้งหมด

เมื่อพิจารณาปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศแล้ว พบว่า ส่วนแบ่งการตลาดรถยนต์ภายในประเทศส่วนใหญ่จะเป็นรถยนต์แห่งชาติทั้ง 2 คือ PROTON PERODUA โดยมีส่วนแบ่งทางการตลาดคิดเป็นร้อยละ 85.44 ของปริมาณการจำหน่ายรถยนต์นั่งทั้งหมด ในขณะที่ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งมีส่วนแบ่งทางการตลาดเพียงร้อยละ 5 ของปริมาณการจำหน่ายรถยนต์นั่งทั้งหมด ซึ่งมีสัดส่วนค่อนข้างน้อย ส่วนหนึ่งก็เนื่องมาจากมาตรการปกป้องอุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศของรัฐบาลมาเลเซีย ได้แก่ มาตรการทางด้านภาษียนำเข้าทั้งมาตรการทางด้านภาษีและมิใช่ภาษี กล่าวคือ มีการเก็บภาษียนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปในอัตราที่สูง โดยมีอัตราภาษียนำเข้าอยู่ระหว่างร้อยละ 140-300 ซึ่งจะจัดเก็บตามขนาดของเครื่องยนต์ ในขณะที่อัตราภาษียนำเข้า CKDs อยู่ระหว่างเพียงร้อยละ 42-80 (ตารางที่ 3.7) ส่วนมาตรการที่มีมิใช่ภาษี ได้แก่ การกำหนดมาตรการการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (Local Content Requirement) และการต้องได้รับใบอนุญาตนำเข้าจากกระทรวงการค้าและอุตสาหกรรมก่อน

ตารางที่ 3.7 อัตราภาษีต่างๆ ในรถยนต์นำเข้าจากต่างประเทศของประเทศไทย

Import tariff structure

Engine capacity	Car		4WD and MPVs		VANs	
	CBU	CKD	CBU	CKD	CBU	CKD
National Cars	-	13				
<1800 cc	140	42	60	10	42	5
1800-2000 cc	170	42	80	20	55	10
2001-2500 cc	200	60	150	30	100	30
2501-3000 cc	250	70	180	40	125	40
>3000 cc	300	80	200	40	140	40

Excise duty & Sale tax structure

	Excise duty	Sale tax
CKD Passenger vehicle		
National	Half the applicable rate	10%
Non-national	25-65%	10%
CBU Passenger vehicle	0%	10%
CKD Commercial vehicle	14-45%	10%
CBU Commercial vehicle	0%	10%
CKD 4WD/MPVs	25-65%	10%
CBU 4WD/MPVs	0%	10%

ที่มา : MACPMA

2. ลักษณะทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย

2.1 ประวัติความเป็นมา

อุตสาหกรรมรถยนต์ได้ถูกกำหนดให้เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมหลักในการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจของประเทศไทย ทั้งนี้รัฐบาลไทยได้เริ่มมีนโยบายด้านอุตสาหกรรมรถยนต์มาตั้งแต่ในปี 2505 อย่างไรก็ตาม ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา การพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ในไทยได้เน้นที่การทดแทนการนำเข้าเป็นหลัก อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยจึงได้เติบโตภายใต้ นโยบายคุ้มครองอุตสาหกรรมภายในประเทศ ด้วยมาตรการต่างๆ จากภาครัฐ เช่น การลดหย่อนภาษีนำเข้าชิ้นส่วนและภาษีการค้างคลังหนึ่งของอัตราปกติ รวมทั้งมาตรการบังคับให้โรงงานรถยนต์ต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศในสัดส่วนร้อยละ 25 โดยประมาณ มาตั้งแต่ปี 2518 และได้มีการปรับปรุงหลายครั้งเพื่อความเหมาะสม ก่อนที่เพิ่งจะยกเลิกเมื่อปี 2543

ในช่วงปลายปี 2534 อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยได้มีการปรับเปลี่ยนโครงสร้างในหลายๆด้าน โดยเฉพาะนโยบายของรัฐในด้านการลดอัตราภาษีรถยนต์ และการเปิดให้มีการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศได้โดยตรง ซึ่งส่งผลต่อภาวะการผลิต การจำหน่ายรถยนต์ในประเทศ ทำให้ภาวะการแข่งขันของตลาดรถยนต์ในประเทศทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น

ในช่วงปี 2535-2536 อุตสาหกรรมรถยนต์ทั่วโลกอยู่ในช่วงซบเซา แต่อุตสาหกรรมรถยนต์ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กลับขยายตัวอย่างรวดเร็ว จึงเป็นแรงจูงใจสำคัญในการเข้าสู่ตลาดของผู้ผลิตรายใหญ่ ประกอบกับได้มีการปรับปรุงกฎระเบียบต่างๆ เพื่อส่งเสริมการลงทุนในประเทศมากขึ้น เช่น การปรับปรุงโครงสร้างภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป ตลอดจนการยกเลิกการห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ของประเทศไทย เพื่อมุ่งพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศ และเป็นการเพิ่มแรงจูงใจในการย้ายฐานการผลิตของประเทศต่างๆ โดยเฉพาะจากประเทศญี่ปุ่น และหากพิจารณาถึงความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบของประเทศในแถบนี้ โดยเฉพาะในเรื่องของขนาดตลาดแล้ว ประเทศไทยถือว่ามีความขนาดตลาดรถยนต์ที่ใหญ่ที่สุด และอัตราการขยายตัวของยอดขายรถยนต์ของไทยในช่วงปี 2532-2536 ก็สูงกว่าร้อยละ 200 อีกทั้งรัฐยังมีมาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์ให้เป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออก ทำให้ประเทศไทยมีโอกาสเป็นผู้ผลิตรายใหญ่เป็นอันดับสามรองจากญี่ปุ่นและเกาหลีใต้

ตารางที่ 3.8 สรุปนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทย

ปี	นโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์ของรัฐบาลไทย
2504	-เป็นระยะแรกของการประกอบรถยนต์ มีโรงงานประกอบรถยนต์เพียงโรงงานเดียว โดยสามารถประกอบรถยนต์ได้เพียง 525 คัน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 7.7 ของความต้องการใช้ทั้งหมด
2505	-มีแนวคิดในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ด้วยการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า ซึ่งมีการเพิ่มมาตรการปกป้องคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศ โดยการลดหย่อนภาษีนำเข้าชิ้นส่วน และภาษีการค้ำลงกึ่งหนึ่งของอัตราปกติ
2517	-มีนโยบายบังคับให้ผู้ประกอบรถยนต์ต้องใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศในอัตราที่กำหนด คือร้อยละ 25 เพื่อที่จะทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์พัฒนาอย่างมีประสิทธิภาพ
2521	-มีการประกาศห้ามนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปและประกาศเพิ่มอัตราอากรสำหรับชิ้นส่วน CKD ที่นำเข้ามา
2528	-มีการประกาศปรับปรุงโครงสร้างภาษีรถยนต์สำเร็จรูปและชิ้นส่วนรถยนต์
2534	-การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างภาษีการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปและชิ้นส่วน CKD ที่นำเข้าจากต่างประเทศ โดยได้มีการลดอัตราภาษีรถยนต์นำเข้าและได้มีการเปิดให้นำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศได้อย่างเสรี
2535	-ปรับปรุงกฎระเบียบต่างๆ เพื่อส่งเสริมการลงทุนในประเทศมากขึ้น รวมถึงเพื่อเป็นการเพิ่มแรงจูงใจในการย้ายฐานการผลิตของประเทศต่าง ๆ โดยเฉพาะประเทศญี่ปุ่น เช่น การปรับปรุงโครงสร้างภาษีนำเข้ารถยนต์ ตลอดจนการยกเลิกการห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ในไทย
2543	-ยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ

2.2 การผลิตรถยนต์ของไทย

การประกอบรถยนต์ของไทยในระยะแรกต้องพึ่งพาเทคโนโลยีจากต่างประเทศ โดยมีการทำสัญญาผูกพันเกี่ยวกับการให้ความช่วยเหลือด้านเทคนิค (Technical assistance) ทำให้การประกอบรถยนต์ในประเทศไทยได้มีการพัฒนาทางเทคโนโลยีมาเป็นลำดับ ทั้งในด้านความรู้ในกระบวนการผลิต ความรู้เกี่ยวกับการใช้เครื่องจักรที่ทันสมัย และความสามารถในการผลิตเครื่องจักรสำหรับใช้ในการผลิต

ปัจจุบันประเทศไทยมีโรงงานประกอบรถยนต์จำนวน 17 โรงงาน ซึ่งมีกำลังการผลิตรวมประมาณ 1 ล้านคันต่อปี โรงงานประกอบรถยนต์ส่วนใหญ่เป็นกิจการร่วมทุนกับบริษัทผลิตรถยนต์ของต่างชาติ ได้แก่ ญี่ปุ่น ยุโรป เกาหลี เป็นต้น (ตารางที่ 3.9)

ตารางที่ 3.9 รายชื่อผู้ประกอบการรถยนต์และกำลังการผลิต

ผู้ประกอบการ	กำลังการผลิต (คัน/ปี)	ประเภทรถยนต์ที่ผลิต	ยี่ห้อการค้า
1. บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	200,000	รถยนต์นั่ง รถปิกอัพ	โตโยต้า
2. บริษัท เอ็มเอ็มซี สิทิสผล จำกัด	174,400	รถยนต์นั่ง รถปิกอัพ	มิตซูบิชิ
3. บริษัท สยามนิสสันอโตโมบิล จำกัด	81,900	รถปิกอัพ	นิสสัน
4. บริษัท สยามกลการและนิสสัน จำกัด	31,200	รถยนต์นั่ง รถบรรทุก	นิสสัน ซูซูกิ นิสสันดีเซล
5. บริษัท อิซูซุ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	130,000	รถปิกอัพ รถบรรทุก	อิซูซุ
6. บริษัท บางชัน เชนเนอรัล แอสเซมบลี จำกัด	20,000	รถยนต์นั่ง	ฮอนด้า ฮุนได ไคยท์ซุ โฮลเด็น
7. บริษัท ฮอนดาคาร แมนูแฟคเจอร์ริง (ประเทศไทย) จำกัด	50,000	รถยนต์นั่ง	ฮอนด้า
8. บริษัท ไทยอีโน้ อุตสาหกรรม จำกัด	9,600	รถบรรทุก รถโดยสาร	อีโน้
9. บริษัท ไทย-สวีดิช แอสเซมบลี จำกัด	6,000	รถยนต์นั่ง รถบรรทุก	วอลโว่
10. บริษัท ธนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด	14,900	รถยนต์นั่ง รถโดยสาร รถบรรทุก	เมอร์เซเดส-เบนซ์
11. บริษัท วาย เอ็ม ซี แอสเซมบลี จำกัด	12,000	รถยนต์นั่ง	บีเอ็มดับเบิลยู
12. บริษัท ไทยรุ่งยูเนี่ยนคาร์ จำกัด	9,600	รถบรรทุก	ซีต้า
13. บริษัท สยาม วีเอ็มซี ยานยนต์ จำกัด	6,000	รถปิกอัพ	วี เอ็ม ซี
14. บริษัท มอเตอร์ แอนด์ ซีลิ่ง (ประเทศไทย) จำกัด	200	รถโดยสาร	
15. บริษัท ออโต อัลลายแอนซ์ (ประเทศไทย) จำกัด	201,000	รถปิกอัพ	ฟอร์ด มาสด้า
16. บริษัท เจนเนอรัลมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	40,000	รถยนต์นั่ง	โอเปิล
17. บริษัท บีเอ็มดับเบิลยู แมนูแฟคเจอร์ริง (ประเทศไทย) จำกัด	10,000	รถยนต์นั่ง	บีเอ็มดับเบิลยู
รวมทั้งหมด	996,800		

หมายเหตุ : เป็นตัวเลขกำลังผลิตในปี 2542

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

เมื่อพิจารณาถึงปริมาณการผลิตรถยนต์ของประเทศไทย พบว่า ในช่วงปี 2534-2544 ปริมาณการผลิตรถยนต์มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยมีอัตราการเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 12.74 ต่อปี กล่าวคือ ในช่วงปี 2534-2539 ปริมาณการผลิตเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ตามลำดับ แต่ในช่วงปี 2540-2541 ปริมาณการผลิตลดลง เฉลี่ยร้อยละ 46 ต่อปี เนื่องมาจากการเกิดวิกฤติเศรษฐกิจของประเทศ แต่หลังจากนั้น ปริมาณการผลิตรถยนต์ก็เพิ่มขึ้นตามลำดับ ซึ่งประเภทรถยนต์ที่ผลิตส่วนใหญ่จะเป็นรถยนต์เพื่อใช้ในการพาณิชย์ คิดเป็นสัดส่วนเฉลี่ยร้อยละ 73 ต่อปีของปริมาณการผลิตรถยนต์ทั้งหมด โดยรถกระบะน้ำหนัก 1 ตัน มีปริมาณการผลิตเฉลี่ยสูงถึงร้อยละ 87.29 ของปริมาณการผลิตรถยนต์เพื่อใช้ในการพาณิชย์ทั้งหมด ซึ่งต่างจากประเทศมาเลเซียที่สัดส่วนการผลิตส่วนใหญ่จะเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (ตารางที่ 3.10)

ตารางที่ 3.10 ปริมาณการผลิตรถยนต์ของไทย ในช่วงปี 2534-2544

หน่วย : คัน

ปี	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	รถยนต์เพื่อใช้ในการพาณิชย์	รวม
2534	76,938	206,177	283,115
2535	104,596	223,393	327,989
2536	144,449	275,412	419,861
2537	109,830	324,171	434,001
2538	127,640	398,040	525,680
2539	138,579	420,849	559,428
2540	112,041	248,262	360,303
2541	32,008	126,122	158,130
2542	72,716	254,517	327,233
2543	97,129	314,592	411,721
2544	156,066	303,352	459,418

ที่มา : สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

2.3 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศ

เมื่อพิจารณาปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศไทย ในช่วงปี 2534-2544 ยอดขายรถยนต์ภายในประเทศมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยมีอัตราการเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยคิดเป็นร้อยละ 7.43 ต่อปี กล่าวคือ ในช่วงปี 2534-2539 ยอดขายเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จาก 268,560 คันในปี 2534 เพิ่มขึ้นเป็น 589,126 คันในปี 2539 โดยมีอัตราการเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 17.61 ต่อปี แต่ในช่วงปี 2540-2541 ปริมาณการจำหน่ายกลับลดลง โดยในปี 2541 ปริมาณการจำหน่ายเหลือเพียง 144,065 คัน โดยลดลงจากปีก่อนถึง 219,091 คันคิดเป็นร้อยละ 60.3 ซึ่งนับได้ว่าเป็นการตกต่ำที่รุนแรงของตลาด

รถยนต์ในประเทศ ที่เป็นเช่นนี้ก็เพราะได้รับผลกระทบจากเศรษฐกิจถดถอย ส่งผลให้ธุรกิจและสถาบันการเงินต้องปิดกิจการ กำลังซื้อในระบบเศรษฐกิจหดหาย ทำให้ความต้องการรถยนต์ลดลงอย่างมาก ในช่วงปี 2542-2544 เมื่อสภาพเศรษฐกิจโดยรวมมีแนวโน้มฟื้นตัวขึ้น ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศก็ได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง (ตารางที่ 3.11)

ประเภทรถยนต์ที่มียอดจำหน่ายสูงสุด ได้แก่ รถยนต์เพื่อใช้ในการพาณิชย์ คิดเป็นสัดส่วนเฉลี่ยสูงถึงร้อยละ 68 ของปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ทั้งหมด โดยรถกระบะ 1 คันยังคงเป็นรถยนต์ที่ได้รับความนิยมจากผู้บริโภค โดยมีสัดส่วนเฉลี่ยร้อยละ 81.01 ของปริมาณการจำหน่ายรถยนต์เพื่อใช้ในการพาณิชย์ทั้งหมดและคิดเป็นร้อยละ 55.02 ของปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ทั้งหมด

ตารางที่ 3.11 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศ ในช่วงปี 2534-2544

หน่วย : คัน

ปี	รถยนต์นั่ง	รถยนต์เพื่อใช้ในการพาณิชย์		ยอดรวมทั้งหมด
		รถกระบะ 1 คัน	รวม	
2534	66,779	167,613	201,781	268,560
2535	121,441	155,366	241,546	362,987
2536	174,169	182,958	282,299	456,468
2537	155,670	224,388	330,008	485,678
2538	163,371	258,091	408,209	571,580
2539	172,730	323,813	416,396	589,126
2540	132,060	327,663	231,096	363,156
2541	46,300	188,324	97,765	144,065
2542	66,858	81,263	151,472	218,330
2543	83,106	129,904	179,083	262,189
2544	104,502	151,703	192,483	296,985

ที่มา : สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

2.4 การค้าระหว่างประเทศของไทย

1. ปริมาณการส่งออกรถยนต์

ที่ผ่านมา โครงสร้างตลาดยานยนต์ไทย เป็นการผลิตเพื่อจำหน่ายภายในประเทศเกือบทั้งหมด และมีปริมาณการส่งออกน้อยมาก แม้กระทั่งในปี 2539 ที่ยอดการจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศสูงที่สุดถึง 589,126 คัน ในขณะที่มีการส่งออกเพียง 14,020 คัน แต่หลังจากนั้นภาวะการผลิตและการจำหน่ายของอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยก็เกิดการพลิกผันเมื่อเกิดวิกฤติเศรษฐกิจในปี 2540 ส่งผลให้กำลังซื้อของประชาชนหดหายไป ทำให้ยอดการจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศลดลงเหลือ 362,156 คันในปี 2540 และตกต่ำที่สุดในปี 2541 โดยมียอดจำหน่าย

เพียง 144,056 คัน ทำให้บริษัทแม่ต้องเข้ามาให้ความช่วยเหลือในการหาตลาดเพิ่มขึ้น เป็นผลให้ประเทศไทยเริ่มส่งออกรถยนต์สำเร็จรูปไปยังต่างประเทศมากขึ้น โดยปริมาณการส่งออกเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดด จาก 14,020 คัน ในปี 2539 เพิ่มขึ้นเป็น 42,218 คัน ในปี 2540 หรือเพิ่มขึ้นถึง 3 เท่าในเวลาเพียง 1 ปี และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จนในปี 2544 ปริมาณการส่งออกมีสูงถึง 175,299 คัน หรือเพิ่มขึ้นถึง 12.5 เท่าในเวลาเพียง 5 ปี หรือคิดเป็นร้อยละ 38.16 ของปริมาณการผลิตรถยนต์ภายในประเทศทั้งหมด

2. ปริมาณการนำเข้ารถยนต์

ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งตั้งแต่ปี 2543-2544 มีแนวโน้มไม่แน่นอน กล่าวคือ ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งตั้งแต่เดือนมกราคม-เดือนธันวาคม 2543 มีจำนวน 12,560 คัน และได้ลดลงเป็น 10,079 คัน ในปี 2544 คิดเป็นอัตราการลดลงร้อยละ 19.75 และเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งในปี 2545 พบว่า ปริมาณการนำเข้าได้เพิ่มขึ้นเป็น 13,383 คัน ซึ่งคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 32.78 โดยการนำเข้ารถยนต์ตามแหล่งกำเนิดที่มีการนำเข้ามากที่สุดได้แก่ รถยนต์ยุโรป จำนวน 5,323 คัน และรองลงมาคือ รถยนต์ญี่ปุ่น จำนวน 4,646 คัน ต่อมา ได้แก่ รถยนต์เกาหลี จำนวน 3,292 คัน สุดท้ายได้แก่ รถยนต์สหรัฐอเมริกา จำนวน 122 คัน

3. อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์และชิ้นส่วน

ประเทศไทยได้มีการปรับปรุงโครงสร้างอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์และชิ้นส่วนครั้งใหญ่ 2 ครั้ง ได้แก่ ในปี พ.ศ.2534 และ พ.ศ.2543 โดยปัจจุบันอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป อยู่ในช่วงระหว่างร้อยละ 40-80 ในขณะที่อัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนสำเร็จรูปอยู่ในอัตราร้อยละ 33 (ตารางที่ 3.12)

ตารางที่ 3.12 สรุปโครงสร้างอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์ของไทย

ประเภท	อัตราภาษีนำเข้า		
	เดิม	ใหม่ ¹	2543
1. รถยนต์นั่ง รถจี๊ป/สเตชันแวกอน			
CBU -ไม่เกิน 2,400 CC	60	42	80
-เกิน 2,400 CC	100	68.5	80
CKD	112	20	33
2. รถปิคอัพ/แวน			
CBU	150	60	60
CKD	93.6	20	33
3. รถบรรทุก/รถโดยสาร			
CBU	40	10	40
CKD			33

หมายเหตุ ¹ ปรับปรุงโครงสร้างภาษีนำเข้ารถยนต์ในปี พ.ศ.2534

ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย

3. การวิเคราะห์ศักยภาพของอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทย

จากการวิเคราะห์ศักยภาพของอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยโดยการประเมินสภาพแวดล้อมและสภาพอุตสาหกรรม (SWOT Analysis) พบว่าอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยมีจุดเด่น จุดด้อย โอกาส และอุปสรรค ดังนี้

3.1 จุดเด่น

- 1) ขนาดตลาดรถยนต์ในประเทศไทยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ และโดยเฉพาะเมื่อพิจารณาจากยอดขายรถยนต์นั่งส่วนบุคคลแล้ว พบว่า ประเทศไทยถือว่าเป็นประเทศที่มีขนาดตลาดรถยนต์นั่งส่วนบุคคลใหญ่ที่สุดในตลาดอาเซียน
- 2) นโยบายรถยนต์แห่งชาติของรัฐบาลไทย เอื้อประโยชน์แก่ผู้ผลิต ด้วยการช่วยให้มีตลาดในประเทศรองรับรถยนต์ที่ผลิตขึ้นอย่างแน่นอน

3.2 จุดด้อย

- 1) ขนาดการผลิต ประเทศไทยมีโรงงานผลิตรถยนต์จำนวน 14 โรงงาน มีกำลังการผลิตรวมกันประมาณเพียง 570,000 คันต่อปี ในขณะที่ไทยมีโรงงานประกอบรถยนต์จำนวน 17 โรงงาน มีกำลังการผลิตรวมกันสูงถึงประมาณ 1 ล้านคันต่อปี ทำให้ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากการประหยัดต่อขนาด (Economy of Scale) ได้เท่ากับประเทศไทย
- 2) นโยบายของรัฐ การคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ของภาครัฐ นับตั้งแต่ปี 2526 เป็นต้นมา โดยมาตรการที่เข้มงวด ทั้งทางด้านภาษีนำเข้าที่มีอัตราสูงถึงร้อยละ 140-300 และมาตรการที่มีใช้ภาษีต่างๆ ซึ่งได้ส่งผลเสียต่อกระบวนการพัฒนาประสิทธิภาพการผลิตของอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทย จึงเปรียบเสมือนอุตสาหกรรมทารกมาโดยตลอด ทำให้ประสิทธิภาพการผลิตและผลผลิตที่ได้รับของผู้ผลิตในไทยค่อนข้างต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ผลิตของไทย
- 3) มาตรการสนับสนุนอุตสาหกรรมชิ้นส่วนและส่วนประกอบรถยนต์ภายในประเทศไทย เช่น การกำหนดสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (Local Content Requirement) และโครงการสนับสนุนผู้ผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศ (Vendor Development Programme; VDP) ทำให้ไม่มีแรงจูงใจที่จะปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิต ลดต้นทุนการผลิตและเพิ่มคุณภาพของผลิตภัณฑ์ ซึ่งก็จะส่งผลต่อเนื่องไปสู่ต้นทุนการผลิตที่สูงขึ้นของอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทย ในขณะที่ไทยได้ยกเลิกมาตรการดังกล่าวเมื่อปี 2543 ซึ่งก็ทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์สามารถเลือกซื้อชิ้นส่วนที่มีคุณภาพด้วยต้นทุนที่เหมาะสมที่สุด รวมถึงส่งผลให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ภายในประเทศต้องปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิตและคุณภาพผลิตภัณฑ์ให้ดีขึ้น ภายใต้ภาวะที่การแข่งขันที่มากขึ้น

3.3 โอกาส

1) ความต้องการรถยนต์ภายในประเทศมาเลเซียมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 15.7 ต่อปี โดยการขยายตัวของประชากร และอัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจที่คาดว่าจะปรับตัวดีขึ้น จะเป็นปัจจัยสำคัญต่อการขยายตัวของตลาดรถยนต์ ซึ่งถือเป็นโอกาสสำหรับผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศ ประกอบกับ ความต้องการรถยนต์ในตลาดอาเซียนมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 19.1 ต่อปี ซึ่งถือเป็นโอกาสที่ดีสำหรับประเทศมาเลเซียในการผลิตเพื่อการส่งออก

3.4 อุปสรรค

1) การเปิดเสรีการค้า ขั้ผูกพันตามข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) ซึ่งประเทศมาเลเซียได้ประกาศจะปรับลดอัตราภาษีนำเข้าลงในปี 2548 นั้น จะส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ผลิตรถยนต์แห่งชาติทั้งสอง (PROTON และ PERODUA) จึงจำเป็นที่รัฐต้องเร่งพัฒนาประสิทธิภาพการผลิตดังกล่าวให้สูงขึ้น

2) การพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศมาเลเซียมีมาตั้งแต่ปี 2510 แต่เนื่องจากนโยบายของภาครัฐที่มีการสนับสนุน โครงการรถยนต์แห่งชาติ ทำให้ไม่เป็นที่สนใจของผู้ผลิตรถยนต์ระดับโลกมากนัก

อุตสาหกรรมน้ำมันปาล์ม

1. ลักษณะทั่วไปของอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มของประเทศมาเลเซีย

1.1 ประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์ม

อุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันเป็นอุตสาหกรรมเกษตรหลักของประเทศมาเลเซียในปัจจุบัน โดยปลูกเป็นพืชเศรษฐกิจมาตั้งแต่ปี 2460 ซึ่งในระยะแรกการขยายตัวด้านการผลิตยังมีไม่มากนัก แต่ได้เพิ่มขึ้นมากตั้งแต่ปี 2493 เมื่อรัฐบาลมาเลเซียได้ส่งเสริมให้ปลูกทดแทนยางพารา เนื่องจากปัจจัยหลายประการ ได้แก่ ผลตอบแทนที่ดีกว่า เพราะในขณะนั้นยางพาราเริ่มมีราคาลดลงและสภาพภูมิประเทศ ดิน แสงแดด และปริมาณน้ำฝนของมาเลเซียที่เหมาะสมต่อการปลูกปาล์มน้ำมันมาก ทำให้ได้ผลผลิตปาล์มสูง เป็นต้น ภาคเอกชนมาเลเซียจึงได้พัฒนาอุตสาหกรรมนี้อย่างจริงจัง เกษตรกรรายย่อยมองเห็นความสำเร็จของภาคเอกชน จึงได้หันมาปลูกปาล์มกันเพิ่มขึ้น ส่วนรัฐบาลก็ได้ให้การสนับสนุนในภายหลัง อุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันของมาเลเซียจึงได้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องจนสามารถเป็นผู้ผลิตและผู้ส่งออกน้ำมันปาล์มรายใหญ่ของโลก

1.2 นโยบายของรัฐของประเทศมาเลเซีย

ระยะแรก อุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มของมาเลเซียมีเพียงการผลิตในสวนปาล์มและโรงงานสกัดเท่านั้น น้ำมันปาล์มดิบเป็นสินค้าส่งออก ต่อมาประมาณปี 2513 เอกชนต้นตอที่จะมีโรงกลั่นน้ำมันปาล์มบริสุทธิในประเทศเพื่อที่จะไม่ต้องซื้อน้ำมันปาล์มบริสุทธิจากต่างประเทศ รัฐบาลจึงได้มีนโยบายหลักที่ต้องการเปลี่ยนโครงสร้างอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มในประเทศมาเน้นน้ำมันปาล์มบริสุทธิและผลิตภัณฑ์แทน ในขณะที่มีนโยบายอื่นๆ รองรับ ได้แก่ การขยายพื้นที่เพาะปลูก การเปิดตลาดใหม่ๆ ในต่างประเทศ การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา เป็นต้น โดยนโยบายของรัฐต่ออุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มที่เห็นได้ชัด ได้แก่

นโยบายการผลิต โดยการเพิ่มพื้นที่เพาะปลูกปาล์มน้ำมัน ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะช่วยเหลือเกษตรกรรายจนให้มีที่ทำกิน มาเลเซียมีหน่วยงานหลายหน่วยที่ทำหน้าที่ด้านพัฒนาที่ดิน โดยองค์กรที่มีบทบาทสูงต่อการขยายพื้นที่ปาล์มน้ำมัน คือ FELDA ทำหน้าที่บุกเบิกหาที่ดินใหม่ ปลูกและดูแลต้นอ่อน รวมทั้งจัดเตรียมสาธารณูปโภคต่างๆ ให้ก่อน รวมทั้งให้คำปรึกษาต่างๆ สำหรับมาตรการเพิ่มพื้นที่ปาล์มนี้ เราจะเห็นได้ชัดจากแผนพัฒนาฉบับที่ 5 (2529-2533) ของมาเลเซีย ซึ่งน้ำมันปาล์มถูกกำหนดให้เป็นผลิตภัณฑ์หลักของภาคเกษตรที่ต้องเพิ่มผลผลิต และในแผนพัฒนาฉบับที่ 6 (2534-2538) กำหนดให้ลดพื้นที่ปลูกยางพาราลงอีก แล้วเปลี่ยนมาปลูกปาล์มแทน รวมถึงได้มีการตั้งสถาบันวิจัยน้ำมันปาล์มแห่งมาเลเซีย (PORIM) เพื่อพัฒนาพันธุ์เพิ่มผลผลิต และขยายขอบเขตการใช้ประโยชน์จากปาล์มน้ำมันและน้ำมันปาล์มในเชิงอุตสาหกรรม เพื่อเป็นการลดต้นทุนและเพิ่มมูลค่า (Value Added) ในตัวสินค้ารวมทั้งยกระดับคุณภาพของผลิตภัณฑ์

สำหรับในระดับประเทศนั้น เพื่อให้อุตสาหกรรมการกลั่นน้ำมันปาล์มเติบโตขึ้น เครื่องมือสำคัญเพื่อสนองตอบนโยบายนี้ คือ ภาษี โดยการนำเข้าน้ำมันปาล์มดิบที่เป็นวัตถุดิบของน้ำมันปาล์มกลั่นไม่ต้องเสียภาษี มีน้ำมันปาล์มบางตัวที่เสียภาษีแต่อัตราภาษีต่ำมาก (ร้อยละ 0-5) ในขณะที่ถ้ามีการส่งออกน้ำมันปาล์มดิบจะต้องเสียภาษีในอัตราก้าวหน้า (เพื่อให้มีน้ำมันปาล์มดิบใช้พอเพียงในประเทศ) โดยจะดูจากราคาน้ำมันปาล์มในตลาดโลกเป็นหลัก

1.3 ปริมาณการผลิต

อุตสาหกรรมน้ำมันปาล์ม จะมีผู้ผลิตที่เกี่ยวข้องกันอยู่ 3 ระดับ คือ กลุ่มสวนปาล์มผลิตผลปาล์มสด (Fresh Fruit Bunch) กลุ่มโรงงานสกัดผลิตน้ำมันปาล์มดิบ (Crude Palm Oil) และกลุ่มโรงกลั่นผลิตน้ำมันปาล์มกลั่นบริสุทธิ (Refined Palm Oil)

1.3.1 การผลิตผลปาล์มสด

1. แหล่งผลิตและผลผลิตปาล์มน้ำมัน

ปาล์มน้ำมันเป็นพืชที่มีลักษณะทางธรรมชาติเฉพาะตัวที่ทำให้จะต้องเลือกปลูกในบริเวณที่เหมาะสมกับธรรมชาติของปาล์มน้ำมันให้มากที่สุดจึงจะสามารถให้ผลผลิตสูงคุ้มค่ากับต้นทุนในการผลิต โดยปาล์มน้ำมันเป็นพืชที่ต้องการความชื้นสูงเฉลี่ย 1,800-2,000 มิลลิเมตรต่อปี ดังนั้นแหล่งปลูกปาล์มของโลกจึงอยู่ในเขตร้อนและฝนตกชุก เช่น ในทวีปเอเชีย ตั้งแต่ภาคใต้ของไทยลงไป

มาเลเซียเป็นประเทศที่เป็นผู้ผลิตปาล์มน้ำมันรายใหญ่ของโลก ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงพื้นที่เก็บเกี่ยวและปริมาณผลผลิตปาล์มน้ำมันของประเทศมาเลเซีย พบว่า ในช่วงปี 2537-2544 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง กล่าวคือ ในปี 2537 มีทั้งสิ้น 13.07 ล้านไร่ และเพิ่มขึ้นเป็น 18.25 ล้านไร่ ในปี 2544 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 4.9 ต่อปี หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 44 ของพื้นที่เก็บเกี่ยวของโลก ในขณะที่ผลผลิตปาล์มน้ำมันเพิ่มขึ้นจาก 37,837 พันตัน ในปี 2537 เป็น 56,600 พันตันในปี 2544 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 6.34 ต่อปี หรือคิดเป็นร้อยละ 47.83 ของผลผลิตปาล์มน้ำมันโลก

2. โครงสร้างการผลิตปาล์มน้ำมัน

โครงสร้างผู้ปลูกปาล์มน้ำมันในประเทศมาเลเซียสามารถจำแนกได้เป็น 3 ลักษณะ ได้แก่ 1) สวนของเอกชน (Private-owned Plantation) 2) สวนตามแผนจัดการที่ดินของรัฐ (Land Settlement Schemes) และ 3) สวนของผู้ปลูกรายย่อย (Smallholding) พบว่า สัดส่วนของผู้ผลิตแต่ละประเภทคิดเป็นร้อยละ 53.15 37.63 และ 9.22 ซึ่งแต่ละประเภทครองส่วนแบ่งพื้นที่ปลูกร้อยละ 47.5 43.8 และ 8.7 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่า การปลูกปาล์มน้ำมันส่วนใหญ่จะทำโดยภาคเอกชน โดยทำในลักษณะของการเพาะปลูกขนาดใหญ่ อีกทั้งยังพบว่าเจ้าของสวนปาล์มเหล่านี้มักจะมีโรงสกัดน้ำมันปาล์มดิบเป็นของตนเอง

1.3.2 การผลิตน้ำมันปาล์มดิบ

การพัฒนาอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันที่รวดเร็วของประเทศมาเลเซีย ส่งผลให้จำนวนโรงสกัดและกำลังการผลิตน้ำมันปาล์มดิบเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จาก 211 โรง มีกำลังการผลิตรวม 32.4 ล้านตันผลปาล์มทะเลต่อปีในปี 2526 เพิ่มขึ้นเป็น 359 โรง มีกำลังการผลิตรวม 63.35 ล้านตันผลปาล์มทะเลต่อปี ในปี 2540 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 70.14 และ 95.52 ตามลำดับ โดยโรงสกัดน้ำมันปาล์มดิบจำนวน 359 โรงนี้ เป็นโรงสกัดแบบมาตรฐานทั้งหมด โดยมีกำลังการผลิตเฉลี่ยสูงถึง 120 ตันต่อชั่วโมงต่อโรง

อุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันของประเทศไทยได้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องจนกระทั่งสามารถเป็นผู้ผลิตและผู้ส่งออกน้ำมันปาล์มอันดับหนึ่งของโลกตั้งแต่ปี 2514 แทนประเทศไนจีเรีย ซึ่งผลิตได้ 460,000 ตัน ในขณะที่ประเทศไทยผลิตได้ 589,000 ตัน จากปริมาณการผลิตรวมของโลกที่ 2.05 ล้านตัน ปริมาณการผลิตน้ำมันปาล์มของประเทศไทยได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจนกระทั่งในปี 2544 มีปริมาณการผลิตน้ำมันปาล์มเพิ่มขึ้นเป็น 11.80 ล้านตัน คิดเป็นอัตราการขยายตัวร้อยละ 8.87 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า โดยมีส่วนแบ่งการผลิตอยู่ที่ร้อยละ 50.54 ของปริมาณการผลิตน้ำมันปาล์มของโลก รองลงมา ได้แก่ ประเทศอินโดนีเซีย และไนจีเรีย โดยมีปริมาณการผลิตน้ำมันปาล์มเท่ากับ 7,480 และ 750 พันตัน โดยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 32.03 และ 3.21 ของปริมาณการผลิตน้ำมันปาล์มของโลก ตามลำดับ (ตารางที่ 3.13)

ตารางที่ 3.13 ปริมาณการผลิตน้ำมันปาล์มของผู้ผลิตรายใหญ่ของโลกในช่วงปี 2537-2544

หน่วย : พันตัน								
ประเทศ	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543	2544
มาเลเซีย	7,221	7,811	8,386	9,068	8,319	10,554	10,842	11,804
อินโดนีเซีย	3,860	4,220	4,540	5,110	5,100	6,250	7,000	7,480
ไนจีเรีย	640	630	600	615	690	720	740	750
โคลัมเบีย	353	387	410	440	424	501	524	547
ปาปัวนิวกินี	225	223	272	265	215	264	336	325
ไอวอรีโคสต์	300	285	280	260	275	282	266	275
อื่น ๆ	1,545	1,614	1,694	1,760	1,896	2,060	2,117	2,174
รวม	14,144	15,170	16,182	17,518	16,919	20,631	21,825	23,355

ที่มา : Oil World , PORLA

1.3.3 การผลิตน้ำมันปาล์มบริสุทธิ์

การกลั่นน้ำมันปาล์มดิบ เป็นอุตสาหกรรมขั้นสุดท้ายสำหรับการผลิตน้ำมันปาล์มเพื่อการบริโภคและใช้เป็นวัตถุดิบในอุตสาหกรรมต่อเนื่องต่างๆ จากการสำรวจ ในปี 2542 ประเทศไทยมีโรงกลั่นน้ำมันปาล์มทั้งสิ้น 44 ราย กำลังการผลิตรวม 12,267 ล้านตันน้ำมันปาล์มดิบต่อปี คิดเป็นกำลังการผลิตเฉลี่ยสูงสุดต่อรายประมาณ 2.79 แสนตันน้ำมันปาล์มดิบต่อปี โดยมีการใช้ประโยชน์จากกำลังการผลิตจริงร้อยละ 55 หรือประมาณ 6.75 ล้านตันน้ำมันปาล์มดิบต่อปี

1.4 การค้าระหว่างประเทศของประเทศไทย

1. การส่งออกน้ำมันปาล์ม

ประเทศไทยถือว่าเป็นผู้ส่งออกน้ำมันปาล์มรายใหญ่ที่สุดของโลก คิดเป็นสัดส่วนเฉลี่ยร้อยละ 63.7 ของปริมาณการส่งออกน้ำมันปาล์มของโลกต่อปี รองลงมาได้แก่ ประเทศอินโดนีเซีย

คิดเป็นสัดส่วนเฉลี่ยร้อยละ 22.20 ของปริมาณการส่งออกน้ำมันปาล์มของโลกต่อปี และเมื่อพิจารณาจากปริมาณการส่งออกน้ำมันปาล์มของประเทศมาเลเซีย พบว่า ในช่วงปี 2537-2544 ปริมาณการส่งออกน้ำมันปาล์มมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก 6,750 พันตัน ในปี 2537 เพิ่มขึ้นเป็น 10,618 พันตัน ในปี 2544 คิดเป็นอัตราการขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 7 ต่อปี (ตารางที่ 3.14) ตลาดส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ สหภาพยุโรป กลุ่มประเทศอาเซียน อินเดีย และปากีสถาน ผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มที่ส่งออกส่วนใหญ่ ได้แก่ น้ำมันโอเลอินบริสุทธิ์ น้ำมันปาล์มบริสุทธิ์ และน้ำมันปาล์มดิบ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 43.16 25.38 และ 12.01 ของปริมาณการส่งออกทั้งหมด (ตารางที่ 3.15)

ตารางที่ 3.14 ปริมาณการส่งออกน้ำมันปาล์มของผู้ผลิตรายใหญ่ของโลก ในช่วงปี 2537-2544

หน่วย : พันตัน

ประเทศ	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543	2544
มาเลเซีย	6,750	6,513	7,212	7,490	7,465	8,914	9,081	10,618
อินโดนีเซีย	2,173	1,856	1,851	2,982	2,002	3,319	4,140	4,800
ปาปัวนิวกินี	231	220	267	275	235	254	336	320
ไต้หวัน	148	120	99	73	102	105	110	124
โคลัมเบีย	20	21	29	61	86	90	86	121
สิงคโปร์	328	399	289	298	241	292	240	259
ฮ่องกง	234	275	305	173	103	94	158	187
อื่น ๆ	876	791	711	821	663	800	853	942
รวม	10,760	10,195	10,763	12,173	10,897	13,868	15,004	17,371

ที่มา : Oil World , PORLA

ตารางที่ 3.15 การส่งออกน้ำมันปาล์มแยกรายผลิตภัณฑ์ของประเทศมาเลเซีย ในช่วงปี 2543-2544

ผลิตภัณฑ์	ปี 2543		ปี 2544	
	ปริมาณ(ตัน)	มูลค่า	ปริมาณ(ตัน)	มูลค่า
น้ำมันปาล์มดิบ	398,352	341	1,275,732	1,089
น้ำมันปาล์มโอเลอินดิบ	62,179	62	346,797	344
น้ำมันปาล์มสเตอรินดิบ	69,360	58	63,148	50
น้ำมันปาล์มบริสุทธิ์	2,740,433	3,017	2,695,164	2,564
น้ำมันปาล์มโอเลอินบริสุทธิ์	4,340,032	5,272	4,583,050	4,628
น้ำมันปาล์มสเตอรินบริสุทธิ์	768,000	685	880,214	687
กรดน้ำมันปาล์ม	29,372	15	61,452	34
คัสติลเรทกรดไขมันปาล์ม	396,547	280	426,538	278
น้ำมันปรุงอาหาร/ดับเบิลโอเลอิน	112,944	216	100,635	165
อื่นๆ	163,792	280	186,071	286
รวม	9,081,011	10,226	10,618,801	10,125

ที่มา : Oil World , PORLA

2. การนำเข้าน้ำมันปาล์ม

ประเทศมาเลเซียมีการนำเข้าน้ำมันปาล์มน้อยมาก ในปี 2537-2544 มีสัดส่วนการนำเข้าเทียบกับปริมาณการส่งออกเพียงร้อยละ 1-4 โดยส่วนใหญ่เป็นการนำเข้าน้ำมันปาล์มดิบ ซึ่งมีปริมาณการนำเข้าเฉลี่ยในช่วง 8 ปีที่ผ่านมาประมาณ 86.5 พันตันต่อปี โดยส่วนใหญ่นำมาใช้เป็นวัตถุดิบสำหรับการผลิตของโรงงาน เนื่องจากยังมีกำลังการผลิตส่วนเกินสำหรับการกลั่นเหลืออยู่เป็นจำนวนมาก

2. ลักษณะทั่วไปของอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มของประเทศไทย

2.1 ประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์ม

การปลูกปาล์มน้ำมันในไทยนั้น มีผู้นำเข้ามาเป็นครั้งแรกประมาณ 60 ปีมาแล้ว โดยนำมาจากประเทศอินโดนีเซียหรือมาเลเซีย ต่อมารัฐบาลได้ส่งเสริมให้ปลูกปาล์มน้ำมันเชิงเศรษฐกิจในปี 2511 ด้วยเหตุผลหลายประการ คือ ประการที่ 1 ภาคได้มียางพาราเป็นอาชีพหลัก แต่ช่วงนั้นราคายางพาราตกต่ำ เพราะมียางสังเคราะห์หรือยางเทียมดีตลาดยางธรรมชาติ ประการที่ 2 สภาพพื้นที่ 3 จังหวัดภาคใต้ติดกับมาเลเซีย สภาพดินฟ้าอากาศคล้ายคลึงกัน คงจะสามารถปลูกปาล์มน้ำมันได้ดี และประการสุดท้าย ปลูกปาล์มดีกว่ายางพาราหลายประการ เช่น ปาล์มให้ผลผลิตเร็วกว่า และใช้

แรงงานน้อยกว่า เนื่องจากเก็บผลผลิตประมาณเดือนละ 3 ครั้งเท่านั้น รวมทั้งสามารถให้ผลผลิตได้ตลอดทั้งปี

โรงงานสกัดและโรงกลั่นน้ำมันปาล์มในไทยเปิดกิจการเพิ่มขึ้นมากมาย โดยเฉพาะช่วงหลังปี 2517 ซึ่งเป็นปีที่รัฐบาลส่งเสริมให้เอกชนตั้งโรงสกัด เพื่อเป็นตลาดรองรับผลผลิตปาล์ม น้ำมันและทดแทนการนำเข้า ต่อมาในปี 2520 คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ส่งเสริมการตั้งโรงกลั่นน้ำมันปาล์มบริสุทธิ์ ระยะนี้เองเป็นจุดเริ่มต้นที่ทำให้น้ำมันปาล์มเริ่มเข้าครองตลาดน้ำมันพืชปรุงอาหาร ทั้งนี้เพราะมีราคาถูกกว่าน้ำมันถั่วเหลือง

2.2 นโยบายของรัฐของไทย

ในช่วงที่ผ่านมา มีการเพิ่มขึ้นของพื้นที่การเพาะปลูกจนกลายเป็นพืชเศรษฐกิจที่สำคัญชนิดหนึ่งของเกษตรภาคใต้ควบคู่ไปกับการปลูกยาง การมีลักษณะเด่นจากการที่เป็นพืชยืนต้นที่ให้ผลผลิตได้ตลอดทั้งปี รวมไปถึงปัจจัยที่สำคัญที่สุด คือ ระดับราคาขายของน้ำมันปาล์มที่ต่ำกว่าราคาของน้ำมันทดแทนชนิดอื่นๆ ส่งผลให้ความต้องการบริโภคน้ำมันปาล์มเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และมีปริมาณการบริโภครวมสูงที่สุดในบรรดาน้ำมันพืชด้วยกัน โดยเฉพาะในกลุ่มปรุงอาหาร กลุ่มอาหารสำเร็จรูปและของขบเคี้ยว เป็นต้น ด้วยเหตุผลนี้เราจึงพบว่า ในช่วงที่ผ่านมา บทบาทของภาครัฐที่มีต่ออุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มเป็นไปในลักษณะของการคุ้มครอง (Protection) โดยมักมีการแทรกแซงของภาครัฐผ่านการออกมาตรการต่างๆ อยู่เสมอเพื่อสร้างความเข้มแข็งให้กับอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มมากกว่าที่จะปล่อยให้เป็นไปตามกลไกตลาด โดยนโยบายที่เห็นได้ชัดถึงการคุ้มครองของภาครัฐ ได้แก่ การควบคุมระดับราคาน้ำมันปาล์มภายในประเทศ โดยออกมาตรการการกำหนดราคาทั้ง 3 ฝ่าย ได้แก่ ด้านของโรงงานสกัด โรงกลั่น และกรมการค้าภายใน

การควบคุมระดับราคาน้ำมันปาล์มภายในประเทศที่เกิดขึ้นในปี 2541 โดยประเทศไทยได้รับผลกระทบจากปรากฏการณ์เอลนีโญ ทำให้สภาพอากาศแห้งแล้งในพื้นที่เพาะปลูก ดังนั้น จึงส่งผลให้ผลผลิตภายในประเทศลดลง ในขณะที่การส่งออกยังมีปริมาณที่สูงอยู่ และความต้องการน้ำมันปาล์มดิบเพื่อใช้ภายในประเทศยังมีอยู่มาก ดังนั้น ทำให้เกิดการขาดแคลนภายในประเทศ ดังนั้น ราคาน้ำมันปาล์มดิบในประเทศจึงมีราคาสูง ทำให้รัฐต้องมีการกำหนดราคาขายสูงสุดในการจำหน่ายน้ำมันปาล์มดิบได้ในราคาไม่สูงกว่ากิโลกกรัมละ 24 บาทในปริมาณที่กำหนด ซึ่งเป็นไปตามประกาศคณะกรรมการกลางกำหนดราคาดินค้าและป้องกันการผูกขาด ฉบับที่ 254 พ.ศ.2541 โดยเริ่มใช้มาตรการนี้เมื่อ 9 ตุลาคม 2541 และเมื่อเริ่มเข้าปี 2542 ผลผลิตได้เริ่มออกสู่ตลาดเป็นจำนวนมากขึ้น ทำให้ราคาผลปาล์มสดที่ออกมาสู่ตลาดเริ่มลดลงอย่างรวดเร็วจากราคากิโลกกรัมละ 4.65 บาทในเดือนมกราคม ลดเหลือเพียงกิโลกกรัมละ 1.48 บาทในเดือนมิถุนายน ทำให้เกษตรกรได้รับความเดือดร้อนเป็นอย่างมาก รัฐบาลจึงได้ทำการยกเลิกประกาศฯ ฉบับที่ 254 ด้วยการ

ประกาศคณะกรรมการกลางกำหนดราคาสินค้าและป้องกันการผูกขาด ฉบับที่ 255 พ.ศ.2542 และได้ทำการแก้ไขปัญหาราคาผลปาล์มสดตกต่ำเป็นไปมติดของคณะกรรมการนโยบายและมาตรการช่วยเหลือเกษตรกรรายย่อย (อชช.) โดยการให้องค์การคลังสินค้าดำเนินการตามโครงการแทรกแซงตลาดน้ำมันปาล์ม ปี 2542 โดยการรับซื้อน้ำมันปาล์มดิบจากโรงงานผลิตน้ำมันปาล์มดิบ จำนวน 30,000 ตัน ในราคารับซื้อกิโลกรัมละ 19.50 บาท โดยกำหนดเงื่อนไขให้โรงงานสกัดน้ำมันปาล์มดิบที่เข้าร่วมโครงการนี้ จะต้องรับซื้อผลปาล์มทะลายจากเกษตรกรรายย่อย (ที่มีพื้นที่ปลูกไม่เกิน 100 ไร่) ในราคา ณ หน้าโรงงานสกัดน้ำมันปาล์มดิบในราคาระดับกิโลกรัมละ 2.72 บาท (เปอร์เซ็นต์น้ำมันร้อยละ 16) ระยะเวลาโครงการ พฤษภาคม-ธันวาคม 2542 อย่างไรก็ตาม จะเห็นได้ว่ามาตรการเหล่านี้เป็นเพียงมาตรการชั่วคราวที่รัฐจะเข้ามาทำการแทรกแซงในช่วงที่ปริมาณผลผลิตมีความผันผวนผิดปกติเกิดขึ้นอย่างรุนแรง และจะผ่อนคลายการใช้มาตรการเมื่อระดับผลผลิตกลับสู่ภาวะปกติไปในแต่ละช่วง

สำหรับในระดับประเทศนั้น ผลจากการคุ้มครองอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มภายในประเทศด้วยนโยบายการตั้งกำแพงภาษีและการควบคุมการนำเข้าน้ำมันปาล์ม โดยอดีตในปี 2511-2524 อัตราภาษีนำเข้าน้ำมันปาล์มดิบมีอัตราค่อนข้างต่ำเพียงลิตรละ 0.25 บาท เพิ่มขึ้นเป็นลิตรละ 1.32 บาทในปี 2525 ซึ่งเป็นปีที่เริ่มควบคุมการนำเข้า โดยให้น้ำมันปาล์มเป็นสินค้าที่ต้องขออนุญาตนำเข้า (Import Restriction) และได้เพิ่มขึ้นเป็นลิตรละ 2.50 บาทในปี 2528 แล้วลดลงเหลือลิตรละ 1.32 บาทในปี 2531 จนถึงปัจจุบัน มาตรการห้ามนำเข้าและเรียกเก็บภาษีนำเข้าสูง เป็นผลให้ระดับราคาน้ำมันปาล์มที่ขายในประเทศสูงกว่าราคาตลาดโลก และทำให้เกิดการลักลอบตามแนวชายแดนภาคใต้เป็นจำนวนมาก โดยสถิติผลการจับกุมการลักลอบการนำเข้าน้ำมันปาล์มในช่วงปี 2531-2536 มีปริมาณเฉลี่ยสูงถึง 665,543.72 กิโลกรัม คิดเป็นมูลค่า 10,480,849 พันบาท (วิจิตร ว่องวาริทิพย์, 2539)

เมื่อการประชุมเพื่อจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน กำหนดให้น้ำมันพืชเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่ต้องเร่งลดภาษี (FAST TRACK) ซึ่งผู้ผลิตน้ำมันของไทยเสียเปรียบทั้งมาเลเซีย และอินโดนีเซีย ดังนั้นรัฐจึงขอลดสินค้าน้ำมันพืช 3 ตัว คือ น้ำมันถั่วเหลือง น้ำมันมะพร้าว และน้ำมันปาล์มไปอยู่ในรายการยกเว้นชั่วคราว (Temporary Exclusion List) โดยเก็บอัตราภาษีนำเข้าน้ำมันปาล์มดิบในอัตราลิตรละ 1.32 บาท และการนำเข้าต้องขออนุญาตเป็นคราวๆ ไป ซึ่งการอนุญาตจะพิจารณาสถานการณ์การผลิตและการค้าในขณะนั้นเป็นเกณฑ์ (Non-Automatic Licensing) ซึ่งผลจากการคุ้มครองของภาครัฐนั้น พบว่า กลับช่วยให้กลุ่มผู้ผลิตทั้งระบบสามารถอยู่ได้ ซึ่งหากมีการเปิดตลาดน้ำมันปาล์มภายใต้ข้อตกลง AFTA โดยมีการลดลงของอัตราภาษีตามข้อตกลงแล้ว สิ่งที่เกิดขึ้น คือ การทะลักเข้าของน้ำมันปาล์มดิบจากประเทศมาเลเซีย ซึ่งมี

ราคาถูกกว่า ส่งผลให้ราคาน้ำมันปาล์มดิบภายในประเทศถูกลงและส่งผลกระทบต่อเกษตรกรผู้ผลิตปาล์มน้ำมันและโรงงานสกัดน้ำมันปาล์มดิบ

2.3 การผลิตน้ำมันปาล์มของไทย

โครงสร้างการผลิตของอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มของไทยนั้น สามารถแบ่งได้เป็น 3 ชั้น คือ การผลิตขั้นต้น ได้แก่ เกษตรกรผู้ผลิตผลปาล์มสดเพื่อเป็นวัตถุดิบป้อนสู่โรงงานสกัดน้ำมันปาล์ม ในขณะที่โรงงานสกัดน้ำมันปาล์มดิบจะเป็นผู้แปรรูปขั้นต้นของผลปาล์มให้เป็นน้ำมันปาล์มดิบ แล้วจะป้อนเป็นวัตถุดิบให้กับโรงงานกลั่นน้ำมันปาล์มบริสุทธิ์ เพื่อผลิตเป็นน้ำมันปาล์มบริสุทธิ์ ออกจำหน่ายสู่ผู้บริโภคในรูปแบบน้ำมันพืชเพื่อการบริโภค และอุตสาหกรรมที่ใช้น้ำมันปาล์มเป็นวัตถุดิบ เช่น สบู่ อาหารสัตว์ เป็นต้น

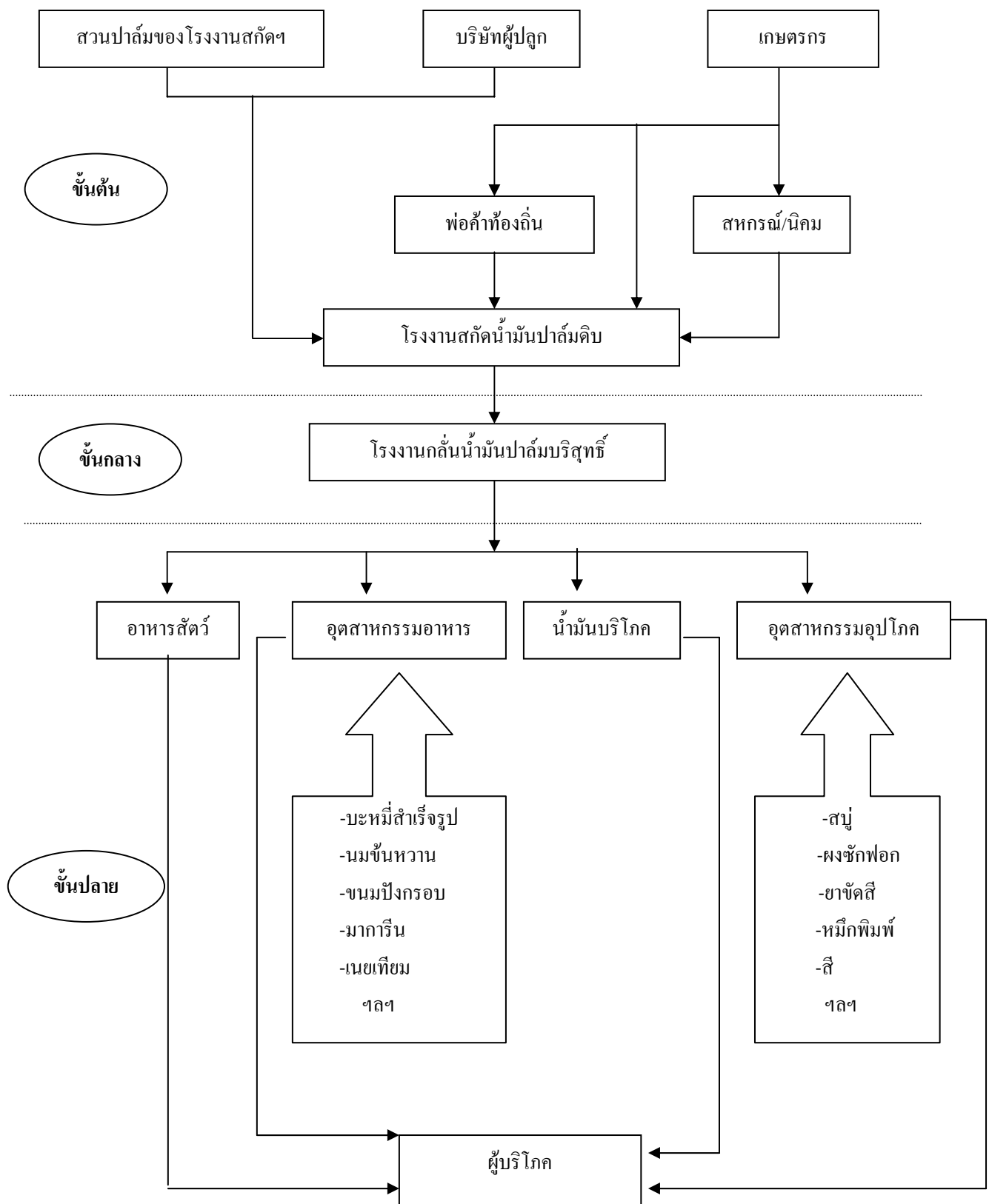
2.3.1 การผลิตผลปาล์มสด

1. แหล่งผลิตและผลผลิตปาล์มน้ำมัน

จากการสำรวจของสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร พบว่า ในปี 2537 พื้นที่ที่ให้ผลปาล์มมีทั้งสิ้น 0.87 ล้านไร่ และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จนมาถึงในปัจจุบัน พื้นที่ได้ขยายมาจนถึง 1.46 ล้านไร่ หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 7.73 ต่อปี แหล่งปลูกปาล์มน้ำมันที่สำคัญ ได้แก่ จังหวัดกระบี่ สุราษฎร์ธานี และชุมพร มีเนื้อที่เก็บเกี่ยวรวมเฉลี่ยร้อยละ 84.5 ของเนื้อที่ปลูกปาล์มน้ำมันทั้งประเทศ และได้มีการขยายพื้นที่ปลูกปาล์มน้ำมันบางส่วนไปในภาคตะวันออก ได้แก่ จังหวัดชลบุรี จันทบุรี และระยอง มีเนื้อที่เก็บเกี่ยวรวมเฉลี่ยร้อยละ 1.89 ของเนื้อที่ปลูกปาล์มน้ำมันทั้งประเทศ

ในขณะที่ผลผลิตปาล์มสดได้เพิ่มขึ้นจาก 1,922 พันตันในปี 2537 เป็น 4,089 พันตันในปี 2544 หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 12.72 ต่อปี โดยเฉลี่ยแล้ว สวนปาล์มของไทยมีผลผลิตต่อไร่เพิ่มขึ้น จาก 2,210 กิโลกรัมต่อไร่ ในปี 2537 เป็น 2,801 กิโลกรัมต่อไร่ในปี 2544 หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 4.32 ต่อปี (ตารางที่ 3.16)

ภาพที่ 3.2 โครงสร้างอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มของประเทศไทย



ตารางที่ 3.16 พื้นที่เก็บเกี่ยว ผลผลิต และผลผลิตปาล์มน้ำมันเฉลี่ยต่อไร่ของประเทศไทย

ปี	พื้นที่เก็บเกี่ยว(ล้านไร่)	ผลผลิต(พันตัน)	ผลผลิต/ไร่(กิโลกรัม/ไร่)
2537	0.87	1,922	2,210
2538	0.92	2,258	2,352
2539	1.02	2,688	2,635
2540	1.1	2,681	2,437
2541	1.13	2,465	2,181
2542	1.25	3,514	2,811
2543	1.3	3,256	2,505
2544	1.46	4,089	2,801

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

2. โครงสร้างการผลิตปาล์มน้ำมัน

โครงสร้างผู้ปลูกปาล์มน้ำมันในประเทศไทยสามารถจำแนกได้เป็น 3 ลักษณะ คือ

1) กลุ่มของบริษัทปลูกปาล์มขนาดใหญ่ โดยมีขนาดกว่า 1,000 ไร่ขึ้นไป โดยมากจะเป็นโรงงานสกัดน้ำมันปาล์มดิบที่มีสวนปาล์มเพื่อป้อนผลผลิตเข้าโรงงานของตน จำนวน 174 ราย รวมพื้นที่ 533,484 ไร่ หรือเฉลี่ย 3,066 ไร่ต่อราย

2) กลุ่มที่มีการดำเนินการในรูปแบบกิจการส่วนตัว ซึ่งเป็นผู้ปลูกรายย่อยที่มีสวนขนาดตั้งแต่ 20-1,000 ไร่ ประมาณ 27,800 ครัวเรือน พื้นที่เพาะปลูกรวม 748,000 ไร่ หรือเฉลี่ย 27 ไร่ต่อครัวเรือน

3) กลุ่มของสหกรณ์นิคมสร้างตนเอง เป็นกลุ่มผู้ปลูกปาล์มน้ำมันที่ได้รับการส่งเสริมจากรัฐ โดยเกษตรกรจะได้รับการจัดสรรที่ดินให้รายละอย่างน้อย 25 ไร่ จำนวน 14,952 ครัวเรือน พื้นที่เพาะปลูกรวม 319,523 ไร่ หรือเฉลี่ย 21.37 ไร่ต่อครัวเรือน

จะเห็นได้ว่า โครงสร้างการผลิตปาล์มน้ำมันของไทยนั้น กระจุกอยู่กับการปลูกโดยเกษตรกรรายย่อยที่ปลูกในลักษณะของกิจการส่วนตัวและกลุ่มสหกรณ์นิคมสร้างตนเอง โดยมีจำนวนถึงกว่า 42,752 ครัวเรือน ซึ่งถือครองพื้นที่เพาะปลูกกว่าร้อยละ 66.7 ของพื้นที่เพาะปลูกทั้งหมด หรือเฉลี่ยเพียง 25 ไร่ต่อครัวเรือน จึงทำให้ไม่สามารถเกิดการประหยัดต่อขนาดได้

3. ตลาดผลปาล์มน้ำมัน

ผลปาล์มน้ำมันจะต้องนำเข้าโรงงานสกัดทั้งหมดภายใน 24 ชั่วโมง เพื่อสกัดเป็นน้ำมันปาล์มดิบ โดยเกษตรกรมีการจำหน่ายผลปาล์ม 3 ลักษณะ คือ จำหน่ายให้โรงงานสกัดโดยตรง พ่อค้าคนกลาง และสหกรณ์/นิคมที่ตนเองเป็นสมาชิก ซึ่งลักษณะตลาดของผลปาล์มน้ำมันจะ

คล้ายคลึงกับตลาดสินค้าเกษตรอื่นๆ คือ ในช่วงที่ผลผลิตออกสู่ตลาดมาก (กรกฎาคม-พฤศจิกายน) ราคาผลผลิตก็จะต่ำ ในช่วงที่ผลผลิตออกสู่ตลาดน้อย (ธันวาคม-มิถุนายน) โดยเฉพาะในช่วงเดือนธันวาคมถึงกุมภาพันธ์ ผลปาล์มออกสู่ตลาดน้อยที่สุดของปี ราคาผลปาล์มน้ำมันก็จะสูง ซึ่งพฤติกรรมการณ์เคลื่อนไหวของราคาผลปาล์ม พบว่า โดยปกติราคาทะลายปาล์มน้ำมันจะสูงในช่วงต้นปี โดยเฉพาะในช่วงเดือนมกราคมถึงมีนาคม ซึ่งเป็นช่วงที่ปาล์มน้ำมันออกสู่ตลาดน้อย และราคาจะเริ่มต่ำลงในเดือนต่อไป จะทรงตัวอยู่ระหว่างเดือนมิถุนายนถึงพฤศจิกายน จากนั้นราคาจะเริ่มสูงขึ้นอีกครั้ง ในเดือนธันวาคม ซึ่งเป็นช่วงที่ผลปาล์มออกสู่ตลาดน้อย โดยลักษณะการเปลี่ยนแปลงของราคาจะเป็นอย่างนี้อย่างสม่ำเสมอในแต่ละปีตามแต่ละช่วงฤดูกาล

2.3.2 การผลิตน้ำมันปาล์มดิบ

1. ปริมาณการผลิตน้ำมันปาล์มดิบ

รัฐบาลไทยได้ให้การส่งเสริมการลงทุนด้านการผลิตน้ำมันปาล์มดิบ ซึ่งได้ส่งผลให้จำนวนโรงสกัดน้ำมันปาล์มดิบในช่วงก่อนปี 2540 เพิ่มขึ้นเป็น 50 ราย อย่างไรก็ตาม ภายหลังเกิดวิกฤติเศรษฐกิจ โรงสกัดขนาดเล็กจำนวนหนึ่งต้องปิดกิจการหรือหยุดกิจการลงชั่วคราว ทำให้จำนวนโรงสกัดได้ลดลงโดยปัจจุบันเหลือเพียง 46 ราย (ปี 2544) กำลังการผลิตรวม 1,153.22 ตันผลปาล์มทะลายต่อชั่วโมง หรือประมาณ 8,247,830 ตันผลปาล์มทะลายต่อปี ซึ่งเมื่อเทียบกับปริมาณผลผลิตปาล์มน้ำมันรวมทั้งประเทศประมาณ 4.089 ล้านตันทะลายผลปาล์ม พบว่า เกิดภาวะกำลังการผลิตส่วนเกิน (Excess capacity) ประมาณร้อยละ 49.6 ของกำลังการผลิตทั้งหมด โดยโรงสกัดจะทำหน้าที่รับซื้อผลปาล์มจากเกษตรกรมาทำการสกัดน้ำมันเป็นผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มดิบ และผลพลอยได้ต่างๆ โรงงานสกัดน้ำมันปาล์มแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ

1) โรงงานสกัดแบบแยกส่วน มีทั้งสิ้น 25 โรง ขนาดกำลังการผลิตต่อโรงอยู่ระหว่าง 20-60 ตันต่อชั่วโมง หรือเฉลี่ย 41.6 ตันต่อชั่วโมง รวมกำลังการผลิตทั้งหมด 1,040 ตันต่อชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 90.2 ของกำลังการผลิตทั้งประเทศ ซึ่งใช้กรรมวิธีการสกัดน้ำมันปาล์มแบบมาตรฐาน โดยจะสกัดน้ำมันจากส่วนเปลือกโดยแยกเมล็ดในออก ผลิตภัณฑ์ที่ได้มี 2 ชนิด คือ 1.น้ำมันปาล์มดิบ โดยอัตราแปลงผลปาล์มทะลาย:น้ำมันปาล์มดิบ=100:17 น้ำมันที่ได้จากโรงงานสกัดประเภทนี้ เป็นน้ำมันคุณภาพดี หรือเกรดเอ เป็นที่ต้องการของตลาด อย่างไรก็ตาม อัตราแปลง 17 เปอร์เซนต์ดังกล่าวยังเป็นค่อนข้างต่ำเนื่องจากยังมีเกษตรกรบางส่วนตัดผลปาล์มไม่ได้คุณภาพเป็นผลปาล์มอ่อน เป็นต้น 2. เมล็ดในผลปาล์ม ซึ่งสามารถนำไปสกัดได้น้ำมันที่เรียกว่า น้ำมันเนื้อในเมล็ดปาล์ม ผลปาล์มทะลาย:น้ำมันเนื้อเมล็ดในปาล์ม=100:2.1

2) โรงงานสกัดแบบรวมเมล็ดในปาล์มหรือหีบรวม เป็นโรงงานขนาดเล็กจำนวน 21 โรง ขนาดกำลังการผลิตอยู่ระหว่าง 0.35-15 ตันต่อชั่วโมง หรือเฉลี่ย 5.39 ตันต่อชั่วโมง รวมกำลังการ

ผลิต 113.22 ตันต่อชั่วโมง กรรมวิธีการสกัดน้ำมันปาล์มจากปาล์มทั้งผล โดยไม่แยกส่วนเปลือกนอกและเมล็ดในผลปาล์มออกจากกัน น้ำมันปาล์มดิบที่ได้เป็นน้ำมันผสมระหว่างน้ำมันจากเปลือกนอกกับเนื้อในเมล็ดปาล์ม ซึ่งน้ำมันประเภทนี้ไม่เป็นที่ต้องการมาก เพราะถือเป็นน้ำมันเกรดบี

ในด้านปริมาณผลผลิตน้ำมันปาล์มดิบ พบว่า ในช่วงปี 2537-2539 ปริมาณผลผลิตน้ำมันปาล์มดิบมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 12.4 ต่อปี แต่ในช่วงปี 2540-2541 ปริมาณผลผลิตน้ำมันปาล์มดิบลดลง โดยในปี 2541 ลดลงถึงร้อยละ 21.72 เนื่องจากภาวะแห้งแล้งเพราะปรากฏการณ์เอลนีโญ ส่งผลให้ปริมาณผลผลิตผลปาล์มสดเข้าสู่โรงสกัดลดลง ต่อมาในปี 2542 ปริมาณผลผลิตน้ำมันปาล์มดิบกลับเพิ่มสูงขึ้นถึงร้อยละ 101.06 (ตารางที่ 3.17)

ตารางที่ 3.17 ปริมาณการผลิตน้ำมันปาล์มดิบของประเทศไทย ในช่วงปี 2536-2544

ปี	ปริมาณ(พันตัน)	Growth (%)
2536	340	-
2537	348	2.27
2538	403	15.81
2539	480	19.11
2540	450	-6.22
2541	352	-21.72
2542	708	101.06
2543	580	-18.08
2544	670	15.52

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

2. ระดับราคาน้ำมันปาล์มดิบ

เมื่อพิจารณาระดับราคาน้ำมันปาล์มดิบ พบว่า จากการที่ผลปาล์มสดเป็นวัตถุดิบที่สำคัญที่นำไปสกัดออกมาเป็นน้ำมันปาล์มดิบ ดังนั้น ผลจากการเปลี่ยนแปลงของราคาผลปาล์มสด จึงส่งผลต่อต้นทุนการสกัดน้ำมันปาล์มดิบ ผลคือ ราคาของน้ำมันปาล์มดิบ จึงมีการขยับตัวขึ้นลงในทิศทางเดียวกับราคาของผลปาล์มสดที่เกษตรกรขายได้ เช่นในปี 2533 ราคาผลปาล์มสดอยู่ที่กิโลกรัมละ 1.89 บาท ส่งผลให้ราคาน้ำมันปาล์มดิบขายส่งอยู่ที่กิโลกรัมละ 12.49 บาท ในขณะที่ในปี 2538 ราคาผลปาล์มสดเพิ่มสูงมาอยู่ที่กิโลกรัมละ 2.05 บาท ก็ได้ส่งผลให้ราคาน้ำมันปาล์มดิบขายส่งเพิ่มขึ้นเป็นกิโลกรัมละ 15.87 บาท และเมื่อราคาผลปาล์มสดลดลงอยู่ที่กิโลกรัมละ 1.65 บาท ในปี 2543 ก็ได้ส่งผลให้ราคาน้ำมันปาล์มดิบขายส่งลดลงเป็นกิโลกรัมละ 12.92 บาท และเมื่อทำการพิจารณาพร้อมกับระดับราคาน้ำมันปาล์มดิบในประเทศมาเลเซีย พบว่า การเคลื่อนไหวของระดับ

ราคาน้ำมันปาล์มดิบของไทยก็จะเคลื่อนไหวไปในทิศทางเดียวกันกับระดับราคาน้ำมันปาล์มดิบของมาเลเซีย ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกันแล้วพบว่า ราคาขายส่งน้ำมันปาล์มดิบในประเทศไทยจะมีราคาสูงกว่าในตลาดมาเลเซียมาโดยตลอด โดยราคาขายส่งน้ำมันปาล์มดิบในประเทศไทยเฉลี่ยกิโลกรัมละ 15.7 บาทต่อปี ในขณะที่ราคาน้ำมันปาล์มดิบในประเทศมาเลเซียเฉลี่ยกิโลกรัมละ 12.39 บาทต่อปี ซึ่งมีส่วนต่างราคาเฉลี่ยกิโลกรัมละ 3.31 บาท (ตารางที่ 3.18)

ตารางที่ 3.18 เปรียบเทียบราคาน้ำมันปาล์มดิบของประเทศไทยกับมาเลเซีย ในช่วงปี 2533-2543

ราคา : บาทต่อกิโลกรัม

ปี	ราคาผลปาล์มทั้งทะลาย	ราคาน้ำมันปาล์มดิบ		ส่วนต่างราคา
		ในกรุงเทพฯ	ในมาเลเซีย	
2533	1.89	12.49	6.65	5.84
2534	1.92	12.26	7.76	4.5
2535	2.10	14.84	9.02	5.82
2536	1.83	13.17	8.76	4.41
2537	1.82	13.69	12.37	1.31
2538	2.05	15.87	14.52	1.35
2539	2.02	15.4	11.9	3.5
2540	2.17	16.6	15.52	1.08
2541	3.36	26.47	25.09	1.38
2542	2.2	18.99	14.25	4.74
2543	1.65	12.92	10.49	2.43
เฉลี่ย	2.09	15.7	12.39	3.31

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

2.3.3 การผลิตน้ำมันปาล์มบริสุทธิ์

การกลั่นน้ำมันปาล์มดิบ เป็นอุตสาหกรรมขั้นสุดท้ายสำหรับการผลิตน้ำมันปาล์มเพื่อการบริโภคและใช้เป็นวัตถุดิบในอุตสาหกรรมต่อเนื่องต่างๆ จากการสำรวจ พบว่า ประเทศไทยมีโรงกลั่นน้ำมันปาล์มจำนวน 13 ราย จำแนกเป็นโรงกลั่นขนาดใหญ่ 10 ราย และขนาดเล็ก 3 ราย ขนาดกำลังการผลิตอยู่ระหว่าง 20-800 ตันน้ำมันปาล์มดิบต่อวันหรือเฉลี่ย 200 ตันน้ำมันปาล์มดิบต่อโรงต่อวัน กำลังการผลิตรวมสูงสุดประมาณ 1.24 ล้านตันน้ำมันปาล์มดิบต่อปี โดยมีกำลังการผลิตจริงประมาณร้อยละ 35.75 ของกำลังการผลิตสูงสุด โรงกลั่นน้ำมันปาล์มของไทยยังมีกำลังการผลิตส่วนเกิน (Excess Capacity) กว่าร้อยละ 65

2.4 ความต้องการใช้น้ำมันปาล์มดิบ

ความต้องการใช้น้ำมันปาล์มมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นตามลำดับ และเพิ่มในอัตราที่สูง เนื่องจากน้ำมันปาล์มเป็นพืชน้ำมันที่มีราคาถูกกว่าน้ำมันพืชชนิดอื่น และสามารถใช้ประโยชน์ได้ทั้งในอุตสาหกรรมบริโภคและอุปโภค จึงมีการนำน้ำมันปาล์มไปใช้ทดแทนน้ำมันพืชชนิดอื่น การผลิตน้ำมันปาล์มจึงเป็นการตอบสนองความต้องการใช้ภายในประเทศเป็นหลัก เพราะผลผลิตมีน้อยและต้นทุนการผลิตสูงเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศคู่แข่ง ซึ่งผลผลิตน้ำมันปาล์มดิบของโรงงานสกัดน้ำมันปาล์มทั้ง 46 โรงมีตลาดรับซื้อหลัก คือ โรงงานกลั่นน้ำมันปาล์มบริสุทธิ์ ซึ่งมีจำนวน 13 โรง โดยมีสัดส่วนการจำหน่ายประมาณร้อยละ 95 ของน้ำมันปาล์มดิบที่ผลิตได้ ซึ่งส่วนใหญ่จะถูกนำไปใช้ในอุตสาหกรรมอาหาร เช่น ใช้ปรุงอาหาร ทำของขบเคี้ยว บะหมี่กึ่งสำเร็จรูป เป็นต้น และตลาดรอง คือ โรงงานอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่ต้องใช้น้ำมันปาล์มดิบเป็นวัตถุดิบ เช่น โรงงานทำสบู่ อาหารสัตว์ เป็นต้น

ในส่วนของการบริโภคน้ำมันปาล์มนั้น พบว่า ในปีหนึ่งๆ คนไทยบริโภคน้ำมันปาล์มโดยเฉลี่ยประมาณ 300,000-500,000 ตันต่อปี และมีการบริโภคขยายตัวเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 11 ต่อปี กล่าวคือ ในช่วงปี 2533-2539 ปริมาณความต้องการใช้น้ำมันปาล์มดิบมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จาก 217,650 ตันในปี 2533 เป็น 384,613 ตันในปี 2537 และเพิ่มขึ้นเป็น 479,504 ตันในปี 2539 โดยมีอัตราการเพิ่มขึ้นเฉลี่ยคิดเป็นร้อยละ 14.66 ต่อปี ในขณะที่ในช่วงปี 2540-2541 ความต้องการน้ำมันปาล์มดิบมีแนวโน้มลดลงตามปริมาณการผลิต เหลือเพียง 432,973 และ 384,490 ตันตามลำดับ และเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ในปี 2542-2544 กล่าวคือ ปริมาณความต้องการใช้ได้เพิ่มขึ้นเป็น 536,106 ตันในปี 2542 หรือคิดเป็นร้อยละ 39.433 และได้เพิ่มขึ้นเป็น 582,512 และ 582,814 ตันในปี 2543-2544 ตามลำดับ

2.5 การค้าระหว่างประเทศ

1. การส่งออกน้ำมันปาล์ม

ในแต่ละปีประเทศไทยมีการส่งออกน้ำมันปาล์มดิบไปยังต่างประเทศในปริมาณที่แตกต่างกัน ซึ่งจะขึ้นอยู่กับปริมาณผลผลิตภายในประเทศ และราคาในต่างประเทศเป็นสำคัญ กล่าวคือ ถ้าปีใดปริมาณผลผลิตในประเทศมีมากและราคาในประเทศตกต่ำ ในขณะที่ราคาในตลาดต่างประเทศมีราคาสูงก็จะก่อให้เกิดการส่งออกเป็นจำนวนมาก โดยที่ผ่านมาการส่งออกน้ำมันปาล์มดิบของไทยยังมีสัดส่วนต่ำมากเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณการค้าน้ำมันปาล์มดิบของโลก โดยเป็นผลมาจากปริมาณการผลิตในประเทศมีเพียงในระดับที่สามารถสนองตอบความต้องการภายในประเทศเท่านั้น ประกอบกับต้นทุนการผลิตสูงทำให้ไม่สามารถแข่งขันด้านราคากับผู้ส่งออกประเทศอื่นได้

ประเทศไทยจึงมีสัดส่วนการส่งออกเฉลี่ยเพียงประมาณร้อยละ 5 ของปริมาณการผลิตน้ำมันปาล์มดิบในประเทศ

เมื่อพิจารณาปริมาณการส่งออกน้ำมันปาล์มในแต่ละประเภทของไทย พบว่า ในช่วงปี 2536-2544 ผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มของไทยที่ส่งออกส่วนใหญ่ ได้แก่ น้ำมันปาล์มที่ผ่านไฮโดรจิเนชั่น และน้ำมันปาล์มดิบ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 55.20 และ 49.05 ของปริมาณการส่งออก ผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มทั้งหมด โดยมีตลาดส่งออกที่สำคัญ คือ ประเทศมาเลเซีย อินเดีย อินโดนีเซีย และเนเธอร์แลนด์ (ตารางที่ 3.19)

ตารางที่ 3.19 ปริมาณและมูลค่าการส่งออกน้ำมันปาล์มในแต่ละประเภทของไทย

หน่วย: ดัน

ปี	น้ำมันปาล์มดิบ		น้ำมันปาล์มผ่านไฮโดรจิเนชั่น		น้ำมันปาล์มผ่านออกซิเดชั่น		เมล็ดในปาล์มและเนื้อในเมล็ดปาล์ม		รวมน้ำมันปาล์มทุกชนิด	
	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า
2536	-	-	126.44	3.15	17.46	0.28	26.02	0.04	169.92	3.47
2537	7,382.13	98.34	7,928.63	96.26	422.85	8.58	0.86	0.40	15,734.47	203.58
2538	4,234.79	62.50	9,306.37	155.89	221.91	5.24	0.21	0.09	13,763.28	223.72
2539	23.34	0.37	6,907.25	82.50	292.43	7.44	0.29	0.11	7,223.31	90.42
2540	49,941.44	908.57	11,430.69	170.23	3,282.33	55.61	0.26	0.03	64,654.72	1,134.44
2541	23,483.17	614.79	4,124.14	131.24	1,742.70	56.24	0.03	0.02	29,350.04	802.29
2542	16,967.00	202.27	37,537.63	825.22	3,348.78	67.57	222.80	1.94	58,076.21	1,097.00
2543	20,234.24	204.58	42,721.52	555.88	7,276.08	111.50	761.47	7.29	70,993.31	879.25
2544	160,810.56	1,611.33	202,044.68	248.45	19,792.09	226.92	6,709.73	39.03	389,357.06	2,125.73

ที่มา : กรมศุลกากร

2. การนำเข้าน้ำมันปาล์ม

การนำเข้าน้ำมันปาล์มของไทยยังมีปริมาณและมูลค่าค่อนข้างต่ำ โดยเป็นผลมาจากมาตรการคุ้มครองของภาครัฐที่มีการกำหนดอัตราภาษีนำเข้าในอัตราสูงและการควบคุมปริมาณการนำเข้าทั้งน้ำมันปาล์มดิบและบริสุทธิ์ ซึ่งจะอนุญาตให้นำเข้าในบางปีเมื่อปริมาณน้ำมันปาล์มที่ผลิตภายในประเทศไม่เพียงพอกับความต้องการใช้ภายในประเทศ และเมื่อพิจารณาปริมาณการนำเข้าน้ำมันปาล์มของไทย พบว่า ส่วนใหญ่จะนำเข้ามาในรูปแบบของน้ำมันปาล์มดิบ เพื่อนำมากลั่นเป็นน้ำมันปาล์มบริสุทธิ์ในประเทศ

ประเทศไทยถือว่าน้ำมันปาล์มดิบที่ผลิตภายในประเทศเป็นสินค้าที่จะต้องทำการควบคุมการนำเข้า โดยไม่อนุญาตให้มีการนำเข้าน้ำมันปาล์มดิบตั้งแต่ปี 2528 และมีการตั้งกำแพงภาษีขาเข้าน้ำมันปาล์มดิบโดยเรียกเก็บในอัตรา 2.5 บาทต่อลิตร ซึ่งในการนำเข้าจะต้องทำการขออนุญาตเป็นครั้งๆ ไป เพื่อมิให้เกษตรกรและผู้ผลิตภายในประเทศได้รับความเดือดร้อน โดยในปี 2535 ได้มีการนำเข้าน้ำมันปาล์มดิบเป็นจำนวน 9,725 ตัน จากประเทศมาเลเซีย แต่ในปี 2536-2537 ประเทศไทยไม่มีการนำเข้าน้ำมันปาล์มดิบจากต่างประเทศเนื่องมาจากปริมาณการผลิตภายในประเทศมีมากเพียงพอกับความต้องการภายในประเทศ

สำหรับในปี 2538 ประเทศไทยต้องทำการยกเลิกมาตรการควบคุมการนำเข้าและใช้มาตรการทางภาษีเพียงอย่างเดียว ภายใต้ข้อตกลงของ WTO ซึ่งไทยมีพันธกรณีที่จะต้องเปิดตลาดนำเข้าน้ำมันปาล์มเป็นจำนวน 4,629 ตัน เก็บภาษีนำเข้าร้อยละ 20 ส่วนปริมาณนอกโควตาจัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 157.4 แต่เนื่องจากปริมาณความต้องการใช้ในประเทศมีมากกว่าผลผลิตภายในประเทศ ทำให้ต้องมีการนำเข้าเป็นจำนวน 14,976.23 ตัน และในปี 2539 มีการนำเข้าน้ำมันปาล์มดิบเป็นจำนวน 24,769.56 ตันเพื่อบรรเทาปัญหาขาดแคลนน้ำมันปาล์มดิบภายในประเทศ เช่นเดียวกับปี 2540 และ 2541 ภาวะอากาศแห้งแล้งในพื้นที่ปลูก ทำให้ไทยต้องประสบปัญหา เช่นเดียวกับปี 2539 ทำให้ต้องมีการนำเข้าน้ำมันปาล์มดิบเป็นจำนวน 17,379.35 และ 8,471 ตัน ในปี 2542-2544 จากการที่ผลผลิตหรือผลปาล์มสดที่ออกสู่ตลาดเป็นจำนวนมากทำให้สามารถผลิตน้ำมันปาล์มดิบได้เป็นจำนวนมาก จึงไม่มีความจำเป็นต้องนำเข้าน้ำมันปาล์มดิบจากตลาดต่างประเทศ แต่ไทยจะต้องทำการเปิดตลาดนำเข้าเป็นจำนวน 4,732 ตันตามพันธกรณี WTO จะทำให้ไทยมีน้ำมันปาล์มดิบเป็นจำนวนมาก อย่างไรก็ตามในทางปฏิบัติ ปริมาณการเปิดการนำเข้าจะพิจารณาจากปริมาณการผลิตและความต้องใช้ภายในประเทศ (ศูนย์ศึกษาเอเปค มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2542: 21)

แหล่งนำเข้าน้ำมันปาล์มดิบที่สำคัญของไทย ได้แก่ ประเทศมาเลเซีย โดยในช่วงปี 2536-2544 ไทยมีการนำเข้าน้ำมันปาล์มดิบรวมทั้งสิ้น เท่ากับ 65,596.23 ตัน คิดเป็นมูลค่าทั้งสิ้น 1,110 ล้านบาท ซึ่งเป็นการนำเข้าจากประเทศมาเลเซียถึง 56,500.78 ตัน คิดเป็นมูลค่าทั้งสิ้น 941.17 ล้านบาท โดยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 86 ของปริมาณการนำเข้าน้ำมันปาล์มดิบทั้งหมดของไทย

3. พันธกรณีการค้าระหว่างประเทศของไทย

น้ำมันปาล์มเป็นสินค้าเกษตรที่ไทยมีข้อผูกพันที่จะต้องดำเนินการเพื่อให้มีการเปิดเสรีการค้ามากขึ้น ทั้งภายใต้ข้อผูกพันองค์การการค้าโลก และข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน

3.1 ภายใต้องค์การการค้าโลก (WTO) ตั้งแต่ปี 2538-2547 ไทยมีข้อผูกพันจะต้องลดภาษีนำเข้าน้ำมันปาล์ม และต้องเปิดให้มีการนำเข้าภายใต้โควตาภาษี ทั้งนี้ น้ำมันปาล์มที่ต้องเปิดนั้นอยู่

ภายใต้พิกัด 1511 ซึ่งครอบคลุมชนิดที่ใช้ผลิตน้ำมันบริโภคน้ำมัน และพิกัด 1513 ซึ่งเป็นน้ำมันเนื้อในเมล็ดในปาล์ม และต้องเปิดตลาดนำเข้าไม่ต่ำกว่าปริมาณในโควต้า จำนวน 4,629 ตันในปี 2538 ปรับเพิ่มขึ้นทุกปีเป็น 4,860 ในปี 2547 ซึ่งจะเสียภาษีในอัตรากำหนดนำเข้าสูงสุดไม่เกินร้อยละ 20 ส่วนปริมาณนอกโควต้าจัดเก็บภาษีสูงสุดไม่เกินอัตราที่กำหนด คือ ร้อยละ 157.4 ในปี 2538 และปรับลดลงทุกปีจนเหลือร้อยละ 143 ในปี 2547

3.2 ภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) ไทยมีพันธะที่จะต้องนำรายการสินค้า น้ำมันปาล์มเข้าสู่แผนลดภาษีปกติในวันที่ 1 มกราคม 2543 ซึ่งกรอบเวลาที่ขอสงวนสิทธิ์ไว้เป็นระยะเวลา 7 ปี โดยจะต้องลดภาษีนำเข้าให้เหลือร้อยละ 20 ในปี 2543-2545 และเหลือเพียงร้อยละ 5 ภายในวันที่ 1 มกราคม 2546 และยกเลิกมาตรการจำกัดปริมาณทันทีเมื่อมีการแลกเปลี่ยนสิทธิประโยชน์ทางภาษีกันแล้ว และยกเลิกมาตรการอื่นที่ไม่ใช่ภาษีศุลกากรภายในปี 2547 (ตารางที่ 3.20)

ตารางที่ 3.20 อัตราภาษีนำเข้าน้ำมันปาล์มภายใต้เขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA)

ประเภทย่อย	CEPT รหัสอ้างอิง	รายการ	ตามสภาพ ปี 2543-2545 (บาท/ลิตร)	ปี 2546 (ร้อยละ)	ปี 2546 (ร้อยละ)
1511.10	1511.10.000	น้ำมันปาล์มดิบ	0.99	20	5
1511.90	1511.90.011	น้ำมันปาล์ม	0.99	20	5
	1511.90.019	อื่นๆ	1.32	20	5

ที่มา : กรมศุลกากร

3. การวิเคราะห์ศักยภาพของอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันและน้ำมันปาล์มของไทย

จากการวิเคราะห์ศักยภาพของอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันและน้ำมันปาล์มของไทยโดยการประเมินสภาพแวดล้อมและสภาพอุตสาหกรรม (SWOT Analysis) พบว่าอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันและน้ำมันปาล์มของไทยมีจุดเด่น จุดด้อย โอกาส และอุปสรรค ดังนี้

3.1 จุดเด่น

1) พื้นที่ปลูกปาล์ม ปัจจุบันประเทศไทยมีการปลูกปาล์มในเขตพื้นที่เหมาะสมเพียง 7.15 แสนไร่ หรือประมาณร้อยละ 5.51 ของพื้นที่ที่เหมาะสมจำนวน 12.98 ล้านไร่ (ซึ่งเป็นพื้นที่ที่คาดว่าจะคุ้มค่าทางเศรษฐกิจโดยให้ผลผลิตเฉลี่ยประมาณ 3.0 ตันต่อไร่ต่อปี) ดังนั้นประเทศไทยยังมีพื้นที่ปลูกปาล์มที่มีศักยภาพเหลืออยู่อีกประมาณร้อยละ 94.5 ซึ่งสามารถรองรับการขยายพื้นที่ปลูกปาล์มได้อีกมาก

3.2 จุดด้อย

1) โครงสร้างธุรกิจสวนปาล์ม ลักษณะการประกอบธุรกิจสวนปาล์มของไทยส่วนใหญ่เป็นเกษตรกรรายย่อย มีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 99 ของจำนวนผู้ปลูกปาล์มน้ำมันทั้งหมด มีพื้นที่ปลูกปาล์มเพียง 25 ไร่ต่อรายและครอบคลุมพื้นที่ปลูกทั่วประเทศถึงร้อยละ 66.7 ของพื้นที่ปลูกปาล์มทั้งหมด ทำให้ไม่สามารถได้ประโยชน์จากการประหยัดต่อขนาด (Economy of Scale) ทั้งในด้านการลงทุน การจัดการผลิตและการซื้อปัจจัยการผลิต นอกจากนี้การมีเกษตรกรรายเล็กเป็นจำนวนมากยังทำให้เกิดความยุ่งยากในด้านต่างๆ เช่น การถ่ายทอดเทคโนโลยีการผลิต และการควบคุมมาตรฐานการผลิต เป็นต้น ในขณะที่สวนปาล์มของมาเลเซียร้อยละ 47.5 เป็นกิจการบริษัท (พื้นที่ปลูกเฉลี่ย 500,000 ไร่ต่อราย) โดยมีเกษตรกรรายย่อยเพียงร้อยละ 8.7 ทำให้การควบคุมคุณภาพผลผลิตมีประสิทธิภาพมากกว่าไทย

2) โครงสร้างอุตสาหกรรม อุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มของไทยประกอบด้วยผู้ผลิต 3 ระดับ ได้แก่ เกษตรกรผู้ปลูกปาล์มน้ำมัน โรงสกัดน้ำมันปาล์มดิบ และโรงกลั่นน้ำมันปาล์มบริสุทธิ์ โดยส่วนใหญ่ทำธุรกิจแยกอิสระจากกันในลักษณะตามแนวนอน (Horizontal Integration) ทำให้ไม่สามารถควบคุมคุณภาพวัตถุดิบและไม่มีแหล่งวัตถุดิบที่เพียงพอสำหรับการผลิต ซึ่งจะไม่สามารถลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตได้เท่าที่ควร ในขณะที่ผู้ผลิตส่วนใหญ่ของมาเลเซียมีลักษณะการผลิตที่ครบวงจร (Vertical Integration) ทำให้สามารถลดค่าใช้จ่ายด้านการตลาดและสามารถควบคุมคุณภาพวัตถุดิบได้ดีกว่า

3) ขนาดและประสิทธิภาพการผลิต โรงสกัดน้ำมันปาล์มดิบในประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นโรงงานขนาดเล็ก ทำให้ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากการประหยัดต่อขนาด (Economy of Scale) และมีโรงสกัดจำนวนหนึ่งที่มีประสิทธิภาพต่ำ อันเป็นผลมาจากการใช้เทคโนโลยีที่ล้าสมัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งโรงสกัดแบบหีบรวม ในขณะที่โรงสกัดของประเทศมาเลเซียเป็นโรงสกัดแบบมาตรฐานทั้งหมด ประกอบกับกำลังการผลิตรวมของโรงสกัดน้ำมันปาล์มดิบของมาเลเซียมีกำลังการผลิตเฉลี่ยสูงกว่าไทยประมาณ 6 เท่า นอกจากนี้ ขนาดโรงงานสกัดโดยเปรียบเทียบแล้ว มาเลเซียมีกำลังการผลิตเฉลี่ย 120 ตันต่อชั่วโมงต่อโรง ขณะที่ของไทยเฉลี่ยเพียง 46 ตันต่อชั่วโมงต่อโรง จึงส่งผลให้มีต้นทุนแปรรูปของโรงสกัดของไทยสูงกว่ามาเลเซีย กล่าวคือ ต้นทุนการแปรรูปน้ำมันของไทยเฉลี่ยกิโลกรัมละ 2 บาท ขณะที่มาเลเซียมีต้นทุนการแปรรูปเฉลี่ยเพียง 0.80-1 บาทต่อกิโลกรัม

4) การวิจัยและพัฒนา อุตสาหกรรมน้ำมันของมาเลเซียมีความก้าวหน้าอย่างมาก โดยมีสถาบัน PORIM (Palm Oil Research Institute of Malaysia) ทำหน้าที่ในการวิจัยพันธุ์คัดค้นและพัฒนาอรรถประโยชน์ที่หลากหลายของน้ำมันปาล์มและผลพลอยได้ จนนำไปสู่การผลิตน้ำมันปาล์มแปรรูปชนิดต่างๆ และการลงทุนในอุตสาหกรรมเคมีภัณฑ์ ซึ่งเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่ม

ให้แก่อน้ำมันปาล์ม ในขณะที่อุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันของไทยยังขาดสถาบันที่ทำหน้าที่รับผิดชอบด้านการวิจัยและพัฒนาปาล์มน้ำมันโดยเฉพาะ

5) นโยบายภาครัฐ การคุ้มครองอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันและน้ำมันปาล์มของภาครัฐ นับตั้งแต่ปี 2525 เป็นต้นมา ได้ส่งผลเสียต่อกระบวนการพัฒนาประสิทธิภาพการผลิตของอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันของไทย จึงเปรียบเสมือนอุตสาหกรรมทารก ประกอบกับภาครัฐไม่มีนโยบายการพัฒนาที่ชัดเจน ไม่มีองค์กรที่ทำหน้าที่กำหนดนโยบายปาล์มน้ำมันและน้ำมันปาล์ม โดยเฉพาะ ในขณะที่อุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันของมาเลเซีย รัฐบาลมีบทบาทอย่างมากต่อการส่งเสริมและพัฒนาทั้งด้านการผลิตและการตลาด โดยการจัดตั้งองค์กรเพื่อทำหน้าที่ต่างๆ โดยเฉพาะ ส่งผลให้อุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันของมาเลเซียมีการพัฒนาอย่างรวดเร็ว

3.3 โอกาส

1) ความต้องการน้ำมันปาล์มในตลาดโลก อรรถประโยชน์ที่หลากหลายของน้ำมันปาล์ม ทั้งเพื่อการบริโภคและการใช้เป็นวัตถุดิบในอุตสาหกรรมต่างๆ และการมีต้นทุนการผลิตที่ต่ำกว่า น้ำมันถั่วเหลือง ทำให้คาดว่าจะการบริโภคน้ำมันปาล์มของโลกในอนาคตจะมีแนวโน้มปรับตัวเพิ่มขึ้นอีก ซึ่งถือเป็นโอกาสสำหรับประเทศไทยในการผลิตเพื่อการส่งออก เนื่องจากยังมีพื้นที่เหมาะสมสำหรับการปลูกปาล์มอีกกว่า 12 ล้านไร่

2) ความต้องการน้ำมันปาล์มภายในประเทศ การขยายตัวของประชากร อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจจะเป็นปัจจัยบวกต่อการขยายตัวของตลาดน้ำมันปาล์ม

3) พื้นที่ปลูกของมาเลเซีย มาเลเซียซึ่งเป็นประเทศผู้ส่งออกน้ำมันปาล์มรายใหญ่ที่สุดของโลก กำลังเผชิญกับปัญหาพื้นที่สำหรับการขยายการปลูกปาล์มมีจำกัด โดยมีอัตราการขยายตัวของพื้นที่ปลูกเฉลี่ยเพียงร้อยละ 4.91 ต่อปี ในขณะที่ไทยมีอัตราการขยายตัวของพื้นที่ปลูกร้อยละ 7.73 ต่อปี จึงเป็นโอกาสสำหรับประเทศไทยในการขยายการผลิตเพื่อจำหน่ายในตลาดโลก

3.4 อุปสรรค

1) การเปิดเสรีการค้า ข้อผูกพันตามข้อตกลงเขตการค้าเสรี (AFTA) ซึ่งไทยต้องปรับลดภาษีนำเข้าลง เพื่อให้นำเข้าได้โดยเสรีนั้น จะส่งผลกระทบต่อเกษตรกรและโรงสกัดที่มีประสิทธิภาพการผลิตต่ำ จึงจำเป็นที่ภาครัฐต้องเร่งพัฒนาประสิทธิภาพการผลิตดังกล่าวให้สูงขึ้น

2) การพัฒนาอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันของไทยยังไม่ทัดเทียมเท่าของมาเลเซีย เนื่องจากประเทศมาเลเซียมีการพัฒนามาก่อนไทยมากกว่า 50 ปี ทำให้มีเทคโนโลยีทั้งด้านการผลิตและการตลาดเหนือกว่าไทย

3) ปัจจัยธรรมชาติ ปาล์มน้ำมันเป็นพืชที่เจริญเติบโตได้ดีในเขตที่มีอากาศชุ่มชื้น และมีการกระจายตัวของน้ำฝนที่สม่ำเสมอ ซึ่งประเทศมาเลเซียมีปัจจัยดังกล่าว แต่ไทยมีการกระจายตัวของ

น้ำฝนไม่สม่ำเสมอ รวมทั้งสภาพดินของประเทศไทยมีความเหมาะสมมากกว่าไทย ส่งผลให้ปริมาณผลผลิตปาล์มน้ำมันต่อไร่ของไทยต่ำกว่ามาเลเซีย

ดังนั้นจะเห็นได้ว่า อุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มของไทยยังเสียเปรียบประเทศมาเลเซียอยู่มาก ทั้งทางด้านปัจจัยการผลิต ได้แก่ ขนาดพื้นที่ปลูกปาล์มน้ำมันแต่ละราย ผลผลิตปาล์มน้ำมันเฉลี่ยต่อไร่ รวมถึงประสิทธิภาพโรงสกัดน้ำมันปาล์มดิบ การใช้กำลังการผลิตและปริมาณการผลิตน้ำมันปาล์มดิบ เป็นต้น

บทที่ 4

วิธีการศึกษา

4.1 แนวคิดในการวิเคราะห์

การศึกษาผลกระทบของการคุ้มครองอุตสาหกรรม เพื่อวิเคราะห์ต้นทุนและผลกระทบของการคุ้มครองของอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นต่อสวัสดิการเศรษฐกิจนั้น สามารถแบ่งแนวคิดที่สำคัญออกเป็น 2 แนวคิดด้วยกัน คือ การวิเคราะห์ที่อยู่บนกรอบแนวคิดของดุลยภาพทั่วไป (General Equilibrium Analysis) และการวิเคราะห์ที่อยู่บนกรอบแนวคิดของดุลยภาพบางส่วน (Partial Equilibrium Analysis) โดยการวิเคราะห์โดยใช้ดุลยภาพทั่วไป จะศึกษาถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อภาคเศรษฐกิจหรืออุตสาหกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องด้วย ส่วนการวิเคราะห์โดยใช้ดุลยภาพบางส่วน จะศึกษาถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นต่ออุตสาหกรรมที่พิจารณาเท่านั้น ซึ่งจะทำให้ทราบเฉพาะผลกระทบของการคุ้มครองอุตสาหกรรมที่พิจารณาอยู่เท่านั้น

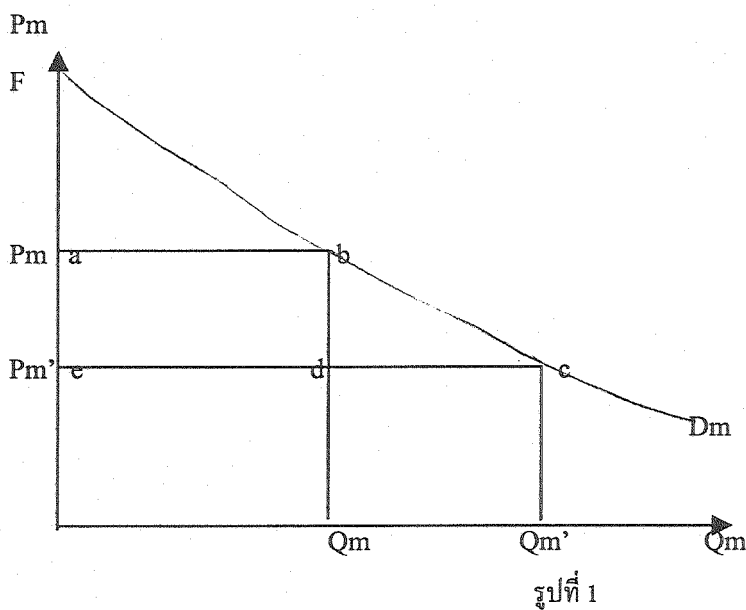
จากที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่าความแตกต่างของทั้ง 2 แนวคิดนี้ คือ การวิเคราะห์โดยใช้ดุลยภาพทั่วไปจะสามารถวิเคราะห์ถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นในหลายๆ ส่วนของระบบเศรษฐกิจหรืออุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง ขณะที่การวิเคราะห์โดยใช้ดุลยภาพบางส่วนจะพิจารณาเฉพาะอุตสาหกรรมที่ศึกษาเท่านั้น ดังนั้น ข้อดีของการศึกษาที่อยู่บนแนวคิดของดุลยภาพโดยทั่วไป คือ จะสามารถวิเคราะห์ผลกระทบที่ครอบคลุมในหลายภาคเศรษฐกิจ อย่างไรก็ตาม การศึกษาตามแนวคิดนี้จำเป็นต้องใช้ข้อมูลจากหลายส่วนในระบบเศรษฐกิจ ทำให้การศึกษาเรื่องนี้ที่ทำการวิเคราะห์ถึงผลกระทบของการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศมาเลเซียและอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มในประเทศไทย จึงค่อนข้างมีข้อมูลที่จะใช้ในการศึกษาที่จำกัด ทำให้การศึกษาโดยใช้แนวคิดของดุลยภาพทั่วไปทำได้ลำบาก การศึกษาครั้งนี้เลือกศึกษาอยู่บนกรอบแนวคิดของดุลยภาพบางส่วนที่สามารถนำมาประยุกต์เพื่อศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นเฉพาะในอุตสาหกรรมรถยนต์และน้ำมันปาล์มได้เช่นกัน เนื่องจากที่มีความสะดวกและสอดคล้องกับข้อมูลที่มีมากกว่าและได้กำหนดข้อสมมติในการศึกษา ดังต่อไปนี้

1. สินค้าที่ผลิตในประเทศและนำเข้าจากต่างประเทศทดแทนกันไม่สมบูรณ์
2. ปริมาณการนำเข้าสินค้าของประเทศไม่กระทบต่อราคาสินค้าในตลาดโลก
3. เนื่องจากข้อมูลด้านการผลิตมักไม่ได้รับการเปิดเผยจากผู้ผลิตมากนัก ทำให้ไม่สามารถประมาณค่าเส้นอุปทานสินค้า ดังนั้น จึงได้สมมติให้อุปทานสินค้านั้นคงที่และมี 2 ลักษณะ คือ
 - 3.1.1 ความยืดหยุ่นของอุปทานต่อราคาเท่ากับศูนย์
 - 3.1.2 ความยืดหยุ่นของอุปทานต่อราคาเท่ากับอนันต์
4. ตลาดสินค้าทุกตลาด มีการแข่งขันสมบูรณ์

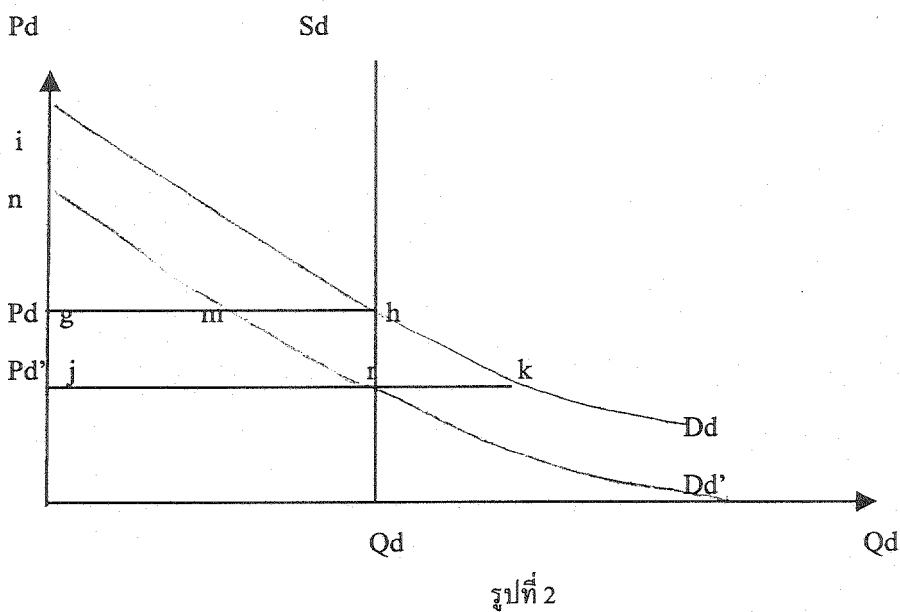
การวิเคราะห์จะแบ่งตลาดออกเป็น 2 ตลาด ได้แก่ ตลาดสินค้านำเข้าและตลาดสินค้าที่ผลิตภายในประเทศ นอกจากนี้ ยังแบ่งการศึกษาออกเป็น 2 กรณีตามข้อสมมติความยืดหยุ่นของอุปทานสินค้าที่ผลิตภายในประเทศ คือ กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานต่อราคาเท่ากับศูนย์และความยืดหยุ่นของอุปทานต่อราคาเท่ากับอนันต์ ซึ่งผลการเปลี่ยนแปลงดุลยภาพในทั้ง 2 ตลาดจากผลกระทบของการลดอัตราภาษ้นำเข้าสามารถแสดง ดังรูป

4.1.1 กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานสินค้าที่ผลิตภายในประเทศต่อราคาเท่ากับศูนย์

ตลาดสินค้านำเข้า



ตลาดสินค้าที่ผลิตภายในประเทศ



จากรูปทั้งสอง ก่อนมีการลดอัตราภาษีนำเข้า ในตลาดสินค้านำเข้า ราคาสินค้านำเข้าอยู่ที่ P_m และอุปสงค์สินค้านำเข้าอยู่ที่ Q_m ส่วนตลาดสินค้าที่ผลิตภายในประเทศ ราคาสินค้าที่ผลิตภายในประเทศอยู่ที่ P_d และอุปสงค์สินค้าที่ผลิตภายในประเทศอยู่ที่ Q_d เมื่อลดภาษีนำเข้าลง จะส่งผลให้ราคาสินค้านำเข้าลดลงจาก P_m เป็น P_m' การลดลงของราคาสินค้านำเข้าจะทำให้อุปสงค์สินค้านำเข้าเพิ่มขึ้น จาก Q_m เป็น Q_m' เนื่องจาก ราคาสินค้านำเข้าที่ลดลงจะูงใจให้ผู้บริโภคสินค้าที่ผลิตภายในประเทศหันมาบริโภคสินค้านำเข้ามากขึ้น เส้นอุปสงค์ของสินค้าที่ผลิตภายในประเทศจึงเลื่อนมาทางซ้าย จาก D_d เป็น D_d' ทำให้ราคาสินค้าที่ผลิตภายในประเทศลดลงจาก P_d เป็น P_d' ส่วนอุปสงค์สินค้าที่ผลิตภายในประเทศจะไม่เปลี่ยนแปลง เนื่องจากกำหนดให้ความยืดหยุ่นของอุปทานสินค้าที่ผลิตภายในประเทศเท่ากับศูนย์ ดังนั้น ดุลยภาพใหม่ในทั้งสองตลาด คือ ในตลาดสินค้านำเข้า ราคาสินค้านำเข้าจะลดลง จาก P_m เป็น P_m' และอุปสงค์สินค้านำเข้าจะเพิ่มขึ้น จาก Q_m เป็น Q_m' ขณะที่ในตลาดสินค้าที่ผลิตภายในประเทศ ราคาสินค้าที่ผลิตภายในประเทศจะลดลงจาก P_d เป็น P_d' และอุปสงค์สินค้าที่ผลิตภายในประเทศอยู่ที่ Q_d ตามลำดับ

การคำนวณผลกระทบต่อสวัสดิการเศรษฐกิจ

การลดลงของราคาสินค้าในทั้งสองตลาดจากผลของการลดภาษีนำเข้านั้น จะทำให้สวัสดิการเศรษฐกิจเปลี่ยนแปลงไป กล่าวคือ ในตลาดสินค้านำเข้า ส่วนเกินของผู้บริโภคสินค้านำเข้าที่เพิ่มขึ้นนั้นจะแบ่งออกเป็นสองส่วนด้วยกัน คือ ส่วนหนึ่งจะเป็นการโอนย้ายมาจากภาษีรัฐบาลที่ลดลงจากการลดอัตราภาษีนำเข้า (Revenue Effect) อีกส่วนหนึ่งจะเป็นผลทางการบริโภคที่เพิ่มขึ้น (Consumption Effect) สำหรับตลาดสินค้าที่ผลิตภายในประเทศ ส่วนเกินผู้บริโภคจะเพิ่มขึ้นซึ่งเป็นการโอนมาจากส่วนเกินของผู้ผลิตที่ลดลง โดยสามารถอธิบายได้ดังนี้

จากรูปที่ 1 เมื่อพิจารณาตามเส้นอุปสงค์ D_m จากราคา P_m ซึ่งเป็นราคาก่อนที่จะมีการลดอัตราภาษีนำเข้า ส่วนเกินของผู้บริโภคในตลาดสินค้านำเข้า คือ พื้นที่ abf เมื่อลดอัตราภาษีนำเข้าลง ทำให้ราคาสินค้านำเข้าลดลงจาก P_m เป็น P_m' ซึ่งจะทำให้ส่วนเกินของผู้บริโภคในตลาดสินค้านำเข้าเปลี่ยนแปลงไปเป็น พื้นที่ ecf ดังนั้น ส่วนเกินของผู้บริโภคที่เพิ่มขึ้น คือ พื้นที่ $abce$ ซึ่งสามารถหาการรวมพื้นที่ $abde$ กับพื้นที่ bcd ซึ่งพื้นที่ $abde$ แสดงถึงการโอนย้ายรายได้รัฐบาลจากการเก็บภาษีนำเข้ามาเป็นส่วนเกินของผู้บริโภค ในขณะที่พื้นที่ bcd แสดงถึงผลทางการบริโภคที่เพิ่มขึ้น โดยสามารถแสดงวิธีการคำนวณได้ ดังนี้

ส่วนเกินผู้บริโภคในตลาดสินค้านำเข้าที่เพิ่มขึ้น

$$(abce) = (abde) + (bcd)$$

รายได้จากภาษีของรัฐบาลที่โอนย้ายไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภคสินค้านำเข้า

$$(abde) = (P_m - P_m') \times Q_m$$

ผลทางการบริโภคที่เพิ่มขึ้น

$$(bcd) = (1/2) \times [(P_m - P_m') \times (Q_m' - Q_m)]$$

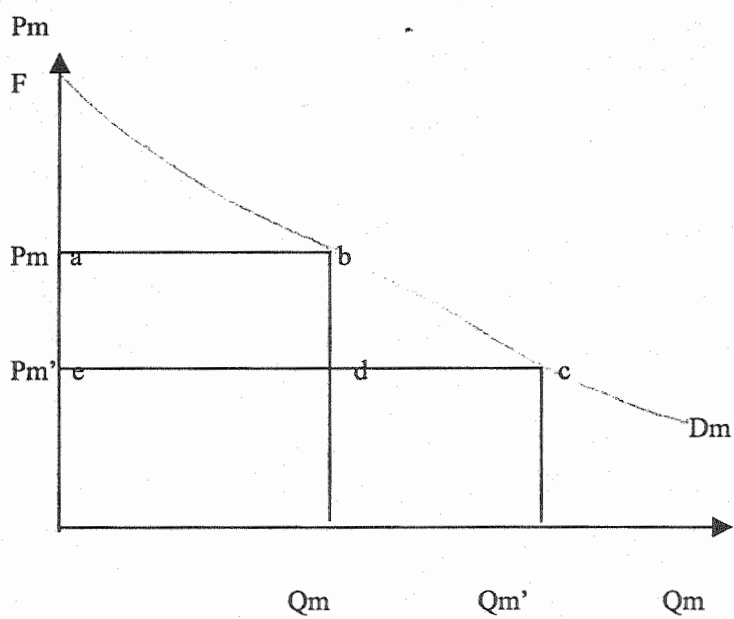
จากรูปที่ 2 เมื่อพิจารณาตามเส้นอุปสงค์ D_d จากระราค่า P_d ซึ่งเป็นราคาก่อนมีการลดภาษีนำเข้า ส่วนเกินของผู้บริโภคในตลาดสินค้าที่ผลิตภายในประเทศ คือ พื้นที่ ghi และจากระราค่า P_d' ซึ่งเป็นราคาหลังลดอัตราภาษีนำเข้า ส่วนเกินของผู้บริโภคสินค้าที่ผลิตภายในประเทศ คือ พื้นที่ jki ดังนั้น ส่วนเกินของผู้บริโภคจะเพิ่มขึ้นเท่ากับ พื้นที่ $ghkj$ แต่เนื่องจากการเคลื่อนย้ายของเส้นอุปสงค์สินค้าที่ผลิตภายในประเทศไปที่ D_d' เพราะมีการบริโภคสินค้านำเข้าทดแทนสินค้าที่ผลิตภายในประเทศ จึงทำให้หากพิจารณาตามเส้นอุปสงค์ D_d' จากระราค่า P_d ซึ่งเป็นราคาก่อนที่จะมีการลดอัตราภาษีนำเข้า ส่วนเกินของผู้บริโภคในตลาดสินค้าที่ผลิตภายในประเทศคือ พื้นที่ gmn และจากระราค่า P_d' ซึ่งเป็นราคาหลังจากลดอัตราภาษีนำเข้า ส่วนเกินของผู้บริโภคในตลาดสินค้าที่ผลิตภายในประเทศ คือ พื้นที่ jnm ดังนั้น ส่วนเกินของผู้บริโภคจะเพิ่มขึ้นเท่ากับ พื้นที่ $gmnj$ และเมื่อรวมผลของการเคลื่อนย้ายของอุปสงค์สินค้าที่ผลิตภายในประเทศจาก D_d เป็น D_d' ด้วยแล้ว ดังนั้น ส่วนเกินของผู้บริโภคที่เพิ่มขึ้นจะเป็นค่าเฉลี่ยระหว่างส่วนเกินผู้บริโภคที่เพิ่มขึ้นทั้ง 2 ส่วน ซึ่งเท่ากับพื้นที่ $ghrj$ และถ้าหากพิจารณาตามเส้นอุปทานของสินค้า พื้นที่ $ghrj$ นี้ก็จะเป็นส่วนเกินของผู้ผลิตที่ลดลงนั่นเอง ดังนั้น ส่วนเกินของผู้บริโภคในตลาดสินค้าที่ผลิตภายในประเทศที่เพิ่มขึ้น จึงเป็นการโอนย้ายมาจากส่วนเกินของผู้ผลิตที่ลดลง ซึ่งสามารถแสดงวิธีการคำนวณได้ ดังนี้

ส่วนเกินของผู้บริโภคในตลาดสินค้าที่ผลิตภายในประเทศที่เพิ่มขึ้นซึ่งเป็นการโอนส่วนเกินผู้ผลิต

$$ghrj = (P_d - P_d') \times Q_d$$

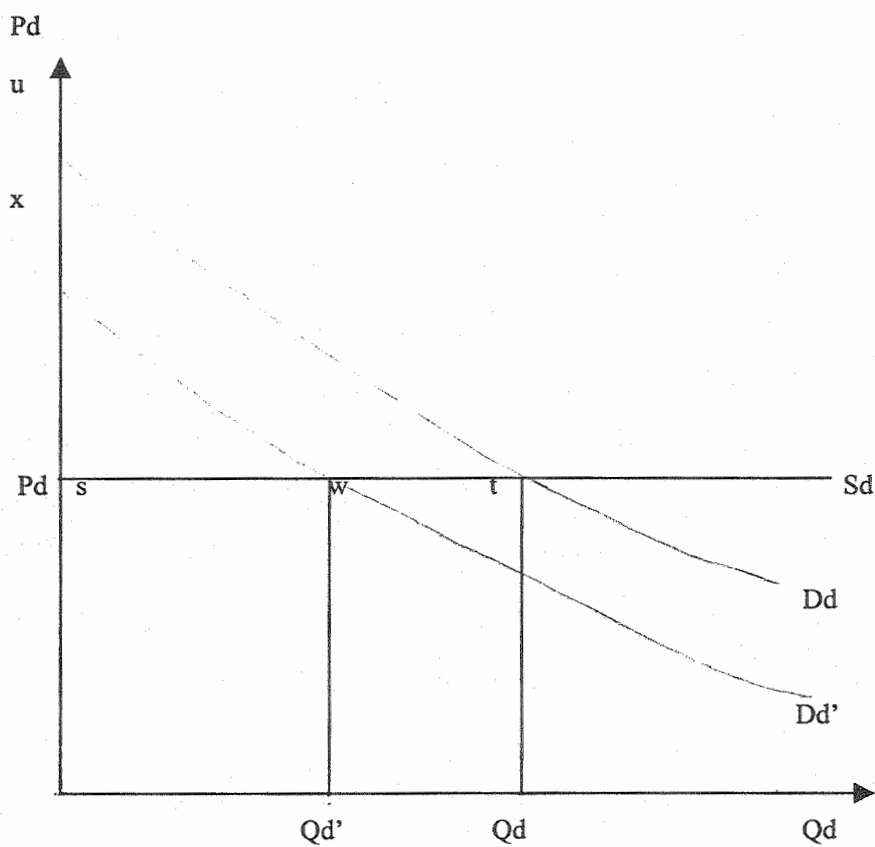
4.1:2 กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานสินค้าที่ผลิตภายในประเทศต่อราคาเท่ากับอนันต์

ตลาดสินค้านำเข้า



รูปที่ 3

ตลาดสินค้าที่ผลิตภายในประเทศ



รูปที่ 4

จากรูปที่ 3 และ 4 จะเห็นได้ว่าดุลยภาพที่เปลี่ยนแปลงในตลาดสินค้านำเข้า หลังจากมีการลดภาษีนำเข้า จะเหมือนกับกรณีแรก ส่วนตลาดสินค้าที่ผลิตภายในประเทศ จะเปลี่ยนแปลงไป คือเมื่อราคาสินค้านำเข้าที่ลดลงจะจูงใจให้ผู้บริโภคสินค้าที่ผลิตภายในประเทศหันมาบริโภคสินค้านำเข้าแทน ทำให้เส้นอุปสงค์ของสินค้าที่ผลิตภายในประเทศจึงเคลื่อนมาทางซ้าย จาก D_d เป็น D_d' ราคาสินค้าที่ผลิตภายในประเทศจะไม่เปลี่ยนแปลง แต่จะทำให้อุปสงค์สินค้าที่ผลิตภายในประเทศลดลงจาก Q_d เป็น Q_d' เนื่องจากกำหนดให้ความยืดหยุ่นของอุปทานสินค้าที่ผลิตภายในประเทศมีค่าเท่ากับอนันต์ ดังนั้น ดุลยภาพใหม่ในทั้งสองตลาด คือ ในตลาดสินค้านำเข้า ราคาสินค้านำเข้าจะลดลง จาก P_m เป็น P_m' และอุปสงค์สินค้านำเข้าจะเพิ่มขึ้น จาก Q_m เป็น Q_m' ขณะที่ในตลาดสินค้าที่ผลิตภายในประเทศ ราคาสินค้าที่ผลิตภายในประเทศจะอยู่ที่ P_d และอุปสงค์สินค้าที่ผลิตภายในประเทศจะลดลงจาก Q_d เป็น Q_d' ตามลำดับ

การคำนวณผลกระทบต่อสวัสดิการเศรษฐกิจ

การลดลงของราคาสินค้าในทั้งสองตลาดจากผลของการลดภาษีนำเข้านั้น จะทำให้สวัสดิการเศรษฐกิจเปลี่ยนแปลงไป กล่าวคือ ในตลาดสินค้านำเข้า จะเหมือนกับในกรณีแรก คือ ส่วนเกินของผู้บริโภคสินค้านำเข้าจะเพิ่มขึ้น ซึ่งแบ่งออกเป็นสองส่วนด้วยกัน คือ ส่วนหนึ่งจะเป็นการโอนย้ายมาจากภาครัฐบาลที่ลดลงจากการลดอัตราภาษีนำเข้า อีกส่วนหนึ่งจะเป็นผลทางการบริโภคที่เพิ่มขึ้น สำหรับตลาดสินค้าที่ผลิตภายในประเทศ ส่วนเกินผู้บริโภคและส่วนเกินของผู้ผลิตนั้นจะไม่เปลี่ยนแปลง โดยสามารถอธิบายได้ดังนี้

จากรูปที่ 3 ผลกระทบต่อสวัสดิการเศรษฐกิจในตลาดสินค้านำเข้าจะเหมือนกับในกรณีแรก ซึ่งได้กล่าวไปแล้ว ส่วนตลาดสินค้าที่ผลิตภายในประเทศสามารถพิจารณาได้ จากรูปที่ 4 เมื่อพิจารณาตามเส้นอุปสงค์ D_d เนื่องจากราคาสินค้าที่ผลิตภายในประเทศไม่มีการเปลี่ยนแปลง ดังนั้น ส่วนเกินของผู้บริโภคสินค้าที่ผลิตภายในประเทศจึงไม่เปลี่ยนแปลง และหากพิจารณาตามเส้นอุปสงค์ D_d' เนื่องจากราคาสินค้าที่ผลิตภายในประเทศไม่มีการเปลี่ยนแปลง ดังนั้น ส่วนเกินของผู้บริโภคสินค้าที่ผลิตภายในประเทศจึงไม่เปลี่ยนแปลงเช่นกัน จึงกล่าวได้ว่าในกรณีนี้ ส่วนเกินของผู้บริโภคสินค้าที่ผลิตภายในประเทศจะไม่มีการเปลี่ยนแปลง ขณะที่ส่วนเกินผู้ผลิตจะไม่มี เนื่องจากกำหนดให้อุปทานมีความยืดหยุ่นเท่ากับอนันต์ ดังนั้น สามารถสรุปได้ว่า ในกรณีนี้ สวัสดิการเศรษฐกิจในตลาดสินค้าที่ผลิตภายในประเทศจะไม่มีการเปลี่ยนแปลงทั้งส่วนเกินของผู้บริโภคและผู้ผลิต

4.2 แบบจำลองที่ใช้ในการศึกษา

แบบจำลองที่จะนำมาใช้ในการศึกษาครั้งนี้ จะสร้างสมการเพื่อวิเคราะห์ผลกระทบของการคุ้มครองอุตสาหกรรมต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจ โดยจะประกอบด้วย 2 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 กรณีผลกระทบของการที่ประเทศมาเลเซียลดการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจ จะประกอบด้วยสมการอุปสงค์ของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศและสมการอุปสงค์ของรถยนต์นำเข้า ซึ่งจะประยุกต์จากทฤษฎีอุปสงค์ โดยที่สามารถแสดงที่มาและสมมติฐานของความสัมพันธ์ของสมการต่าง ๆ ที่อยู่ในระบบสมการ ดังนี้

สมการอุปสงค์ของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ (Qd)

อุปสงค์ของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ โดยกำหนดตัวแปรและสมมติฐานของความสัมพันธ์ ดังนี้

1. ราคารยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ (Pd) โดยน่าจะมีความสัมพันธ์ทางลบกับอุปสงค์ของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ
2. ราคารยนต์นำเข้า (Pm) โดยน่าจะมีความสัมพันธ์ทางบวกกับอุปสงค์ของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ เนื่องจากรถยนต์นำเข้าเป็นสินค้าทดแทนกันกับรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ
3. รายได้ประชาชาติของประชากรมาเลเซีย (GDP) ซึ่งเป็นตัวกำหนดความสามารถของผู้บริโภคในการซื้อสินค้า ดังนั้น จึงน่าจะมีความสัมพันธ์ทางบวกกับอุปสงค์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ
4. ดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) โดยจะใช้เป็นตัวแทนของราคาสินค้าประเภทอื่นๆ ซึ่งความสัมพันธ์จะเป็นไปได้ทั้งสองลักษณะ คือ ความสัมพันธ์ทางบวกจะแสดงถึงสินค้าประเภทอื่นๆ มีลักษณะทดแทนกันกับรถยนต์ และความสัมพันธ์ทางลบจะแสดงถึงสินค้าประเภทอื่นๆ มีลักษณะประกอบกันกับรถยนต์

ดังนั้น สมการอุปสงค์ของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ (Qd) คือ

$$Q_d = f(P_d, P_m, GDP, CPI) \quad (4.1)$$

สมการอุปสงค์ของรถยนต์นำเข้า (Qm)

อุปสงค์ของรถยนต์นำเข้า โดยจะกำหนดตัวแปรอธิบายและสมมติฐานของความสัมพันธ์ ดังนี้

1. ราคารยนต์นำเข้า (Pm) เป็นตัวกำหนดปริมาณการนำเข้ารถยนต์ โดยน่าจะมีความสัมพันธ์ทางลบต่ออุปสงค์รถยนต์นำเข้า

2. รายได้ประชาชาติของประชากรมัลเซีย (GDP) ซึ่งเป็นตัวกำหนดความสามารถของผู้บริโภคในการซื้อสินค้า ดังนั้น จึงน่าจะมีความสัมพันธ์ทางบวกกับอุปสงค์รถยนต์นำเข้า

3. ดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) โดยจะใช้เป็นตัวแทนของราคาสินค้าประเภทอื่นๆ ซึ่งความสัมพันธ์จะเป็นไปได้ทั้งสองลักษณะ คือ ความสัมพันธ์ทางบวกจะแสดงถึงสินค้าประเภทอื่นๆ มีลักษณะทดแทนกันกับรถยนต์นำเข้า และความสัมพันธ์ทางลบจะแสดงถึงสินค้าประเภทอื่นๆ มีลักษณะประกอบกันกับรถยนต์นำเข้า

ดังนั้น สมการอุปสงค์ของรถยนต์นำเข้า (Q_m) คือ

$$Q_m = f(P_m, GDP, CPI) \quad (4.2)$$

สมการโครงสร้างราคารยนต์นำเข้า

การคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ทำให้ราคารยนต์นำเข้า (P_m) สูงกว่าราคารยนต์ในตลาดโลก (P_w) ความแตกต่างระหว่างราคาดังกล่าวนั้นเกิดจากภาษีนำเข้าและขยายด้วยภาษีอื่นๆ ที่เก็บโดยรัฐบาล สำหรับประเทศมาเลเซีย ภาษีที่เก็บบนรถยนต์นำเข้า จะประกอบด้วยภาษีนำเข้าและภาษีการขาย (Sale tax) แสดงได้ดังนี้

$$\begin{aligned} \text{ราคารยนต์นำเข้า} &= \text{ราคารยนต์ในตลาดโลก} + \text{ภาษีนำเข้า} + \text{ภาษีการขาย} \\ \text{ภาษีนำเข้า} &= \text{ราคารยนต์ในตลาดโลก} \times \text{อัตราภาษีนำเข้า} \\ \text{ภาษีการขาย} &= (\text{ราคารยนต์ในตลาดโลก} + \text{ภาษีนำเข้า}) \times \text{อัตราภาษีการขาย} \end{aligned}$$

ดังนั้น สมการราคารยนต์นำเข้า คือ

$$P_m = [(P_w + P_w \times T_m)] + [(P_w + P_w \times T_m)] \times T_s \quad (4.3)$$

โดยที่	P_m	คือ	ราคารยนต์นำเข้า
	P_w	คือ	ราคารยนต์ในตลาดโลก
	T_m	คือ	อัตราภาษีนำเข้า
	T_s	คือ	อัตราภาษีการค้า (10 เปอร์เซ็นต์)

รูปแบบฟังก์ชันของสมการ

การศึกษาครั้งนี้ จะกำหนดรูปแบบฟังก์ชันเป็นแบบ Log-Linear ซึ่งจะสามารถวิเคราะห์ค่าความยืดหยุ่นของแต่ละสมการได้ด้วย สามารถแสดงได้ดังนี้

$$\ln Q_d = \ln a_0 + a_1 \ln P_d + a_2 \ln P_m + a_3 \ln GDP + a_4 \ln CPI \quad (4.4)$$

$$\ln Q_m = \ln b_0 + b_1 \ln P_m + b_2 \ln GDP + b_3 \ln CPI \quad (4.5)$$

$$P_m = [(P_w + P_w \times T_m)] + [(P_w + P_w \times T_m)] \times T_s \quad (4.6)$$

สมการที่ (4.4) และ (4.5) จะเป็นสมการที่นำมาใช้ในการคำนวณผลกระทบของการลดภาษีนำเข้าต่ออุปสงค์ของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศและรถยนต์นำเข้า ส่วนสมการที่ 4.6 เป็นสมการเพื่อใช้ในการคำนวณราคารยนต์นำเข้าเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงในอัตราภาษีนำเข้า

จากสมการข้างต้นเมื่อใช้การประมาณค่าโดยวิธีทางเศรษฐมิติจะทำให้ทราบว่าเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงอัตราภาษีนำเข้าจะกระทบต่อ อุปสงค์ของรถยนต์นำเข้า (Q_m') อุปสงค์ของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ (Q_d') ราคารยนต์นำเข้า (P_m') ราคารยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ (P_d') อย่างไร ณ คุณภาพใหม่ เพื่อนำไปใช้ในการคำนวณผลกระทบต่อสวัสดิการเศรษฐกิจต่อไป

การนำสมการมาประยุกต์ใช้ในการคำนวณผลกระทบต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจ

เมื่อทราบสมการที่ได้จากการประมาณค่าแล้ว จะนำสมการต่างๆ มาประยุกต์ใช้เพื่อพิจารณาผลกระทบต่างๆ ที่เกิดขึ้นตามรูปกราฟที่ได้กล่าวข้างต้น เพื่อนำไปใช้คำนวณผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจ โดยสามารถแสดงวิธีหาค่าต่างๆ ตามรูปกราฟ ได้ดังต่อไปนี้

ตลาดรถยนต์นำเข้า

P_m : ราคารยนต์นำเข้าก่อนลดอัตราภาษีนำเข้า

Q_m : อุปสงค์รถยนต์นำเข้าก่อนลดอัตราภาษีนำเข้า

P_m' : ราคารยนต์นำเข้าหลังลดอัตราภาษีนำเข้า ได้จากการแทนค่าอัตราภาษีนำเข้าที่เปลี่ยนแปลง

ลงในโครงสร้างราคารยนต์นำเข้า โดยกำหนดให้ตัวแปรอื่นๆ คงที่

Q_m' : อุปสงค์รถยนต์นำเข้าหลังลดอัตราภาษีนำเข้า ได้จากการแทนค่า P_m' ลงในสมการอุปสงค์รถยนต์นำเข้า โดยกำหนดให้ตัวแปรอื่นๆ คงที่

ตลาดรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ: (กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับศูนย์)

P_d : ราคารยนต์ที่ผลิตภายในประเทศก่อนลดอัตราภาษีนำเข้า

Q_d : อุปสงค์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศก่อนลดอัตราภาษีนำเข้า

D_d' : สมการอุปสงค์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศหลังลดอัตราภาษีนำเข้า ได้จากการแทนค่า P_m

ลงในสมการอุปสงค์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ โดยกำหนดให้ตัวแปรอื่นๆ คงที่

P_d' : ราคารยนต์ที่ผลิตภายในประเทศหลังลดอัตราภาษีนำเข้า โดยผู้ผลิตรายภายในประเทศพยายามที่จะรักษาสัดส่วนแบ่งทางการตลาดรถยนต์ภายในประเทศด้วยการปรับลดระดับราคารยนต์ที่ผลิตภายในประเทศไปในทิศทางเดียวกันกับการลดลงของราคารยนต์นำเข้า

ตลาดรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ: (กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับอนันต์)

เนื่องจากตลาดรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศไม่มีการเปลี่ยนแปลงในสวัสดิการเศรษฐกิจทั้งส่วนเกินของผู้บริโภคและส่วนเกินผู้ผลิต ดังนั้น ในกรณีนี้จึงไม่ได้คำนวณผลกระทบที่เกิดขึ้นในตลาดรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ

เมื่อทราบค่าต่างๆที่ใช้ในการวิเคราะห์แล้ว จะนำค่าที่ได้ไปใช้คำนวณผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ต่อสวัสดิการเศรษฐกิจต่อไป

นิยามตัวแปรและการเลือกข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา

1. อุปสงค์ของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ (Qd) คือ ปริมาณความต้องการรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศมาเลเซีย ได้แก่ รถยนต์แห่งชาติ PROTON และ PERODUA ซึ่งจะใช้ยอดการจำหน่ายรถยนต์แห่งชาติทั้งสองเป็นข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา
2. อุปสงค์รถยนต์นำเข้า (Qm) จะใช้ยอดการนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปในแต่ละปี
3. ราคารยนต์ที่ผลิตภายในประเทศมาเลเซีย (Pd) เป็นราคาจำหน่ายรถยนต์แห่งชาติทั้งสอง แต่เนื่องจากราคารยนต์แห่งชาติทั้งสองนั้นมีลักษณะแตกต่างกันไปตามยี่ห้อ รุ่น และขนาดรถยนต์ ดังนั้น จะทำการปรับให้เป็นราคาเดียว โดยวิธีเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (Weight Average) คือ นำราคารยนต์แห่งชาติทั้งสอง คูณด้วยสัดส่วนของการจำหน่ายรถยนต์ของแต่ละรถยนต์ เทียบกับปริมาณการจำหน่ายรถยนต์แห่งชาติทั้งหมดในแต่ละปี ผลรวมที่ได้จะเป็นราคาเฉลี่ยของรถยนต์แห่งชาติทั้งสองในแต่ละปี
4. ราคารยนต์นำเข้า (Pm) เป็นราคารยนต์ที่ได้จากการรวมราคารยนต์ในตลาดโลกกับภาษีต่างๆ ที่เก็บบนรถยนต์ที่นำเข้า โดยภาษีดังกล่าวจะประกอบด้วยภาษีนำเข้า และภาษีการขาย ซึ่งจากข้อจำกัดของข้อมูลปริมาณการนำเข้ารถยนต์ของประเทศมาเลเซียในแต่ละยี่ห้อ รุ่น และขนาดรถยนต์ ดังนั้น จะกำหนดการเก็บภาษีนำเข้ารถยนต์ต่างชาติในอัตราร้อยละ 140 ในรถยนต์นำเข้าทุกคัน
5. รายได้ประชาชาติ (GDP) และดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) ของมาเลเซียซึ่งได้รวบรวมจากรายงานของ IMF

ส่วนที่ 2 กรณิผลกระทบของการที่ประเทศไทยลดการคุ้มครองอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มภายในประเทศต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจ จะประกอบด้วยสมการอุปสงค์ของน้ำมันปาล์มภายในประเทศและสมการอุปสงค์ของน้ำมันปาล์มนำเข้า ซึ่งจะประยุกต์จากทฤษฎีอุปสงค์ โดยที่สามารถแสดงที่มาและสมมติฐานของความสัมพันธ์ของสมการต่าง ๆ ที่อยู่ในระบบสมการ ดังนี้

สมการอุปสงค์ของน้ำมันปาล์มภายในประเทศ (Qd)

อุปสงค์ของน้ำมันปาล์มภายในประเทศ โดยกำหนดตัวแปรและสมมติฐานของความสัมพันธ์ดังนี้

1. ราคาน้ำมันปาล์มที่ผลิตภายในประเทศ (Pd) โดยน่าจะมีความสัมพันธ์ทางลบกับอุปสงค์ของน้ำมันปาล์มภายในประเทศ
2. ราคาน้ำมันถั่วเหลือง (Pdsoy) ซึ่งเป็นสินค้าที่ใช้ทดแทนน้ำมันปาล์มได้ดี โดยน่าจะมีความสัมพันธ์ทางบวกกับอุปสงค์ของน้ำมันปาล์มภายในประเทศ
3. ราคาน้ำมันปาล์มนำเข้า (Pm) โดยน่าจะมีสัมพันธ์ทางบวกกับอุปสงค์ของน้ำมันปาล์มภายในประเทศ เนื่องจากน้ำมันปาล์มนำเข้าเป็นสินค้าทดแทนกันกับน้ำมันปาล์มที่ผลิตภายในประเทศ
4. รายได้ประชาชาติของประชากรไทย (GDP) ซึ่งเป็นตัวแปรที่แสดงถึงอำนาจซื้อสินค้าของประชากรไทย โดยน่าจะมีสัมพันธ์ทางบวกกับอุปสงค์น้ำมันปาล์มภายในประเทศ

ดังนั้น สมการอุปสงค์ของน้ำมันปาล์มที่ผลิตภายในประเทศ (Qd) คือ

$$Qd = f(Pd, Pdsoy, Pm, GDP) \quad (4.7)$$

สมการอุปสงค์ของน้ำมันปาล์มนำเข้า (Qm)

อุปสงค์ของน้ำมันปาล์มนำเข้า จะกำหนดตัวแปรอธิบายและสมมติฐานของความสัมพันธ์ ดังนี้

1. ราคาน้ำมันปาล์มนำเข้า (Pm) เป็นตัวกำหนดปริมาณการนำเข้าน้ำมันปาล์ม โดยน่าจะมีสัมพันธ์ทางลบต่ออุปสงค์น้ำมันปาล์มนำเข้า
2. รายได้ประชาชาติของประชากรไทย (GDP) ซึ่งเป็นตัวกำหนดความสามารถของผู้บริโภคในการซื้อสินค้า ดังนั้น จึงน่าจะมีสัมพันธ์ทางบวกกับอุปสงค์น้ำมันปาล์มนำเข้า
3. ความแตกต่างของราคาน้ำมันปาล์มดิบของไทยและมาเลเซีย (Diffp) โดยถ้าปีไหนความแตกต่างระหว่างราคาน้ำมันปาล์มดิบของไทยกับมาเลเซียเพิ่มสูงขึ้น แต่เนื่องจากการที่รัฐมีนโยบายการควบคุมปริมาณการนำเข้าที่เข้มงวด ทำให้มีการลักลอบนำเข้าตามแนวชายแดนไทย-มาเลเซียเพิ่มขึ้น จึงส่งผลให้อุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบที่นำเข้าจากต่างประเทศลดลง ดังนั้น น่าจะมีสัมพันธ์ทางลบกับอุปสงค์น้ำมันปาล์มนำเข้า

ดังนั้น สมการอุปสงค์ของน้ำมันปาล์มนำเข้า (Q_m) คือ

$$Q_m = f(P_m, GDP, Diffp) \quad (4.8)$$

สมการ โครงสร้างราคาน้ำมันปาล์มนำเข้า

การคุ้มครองอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มทำให้น้ำมันปาล์มนำเข้า (P_m) สูงกว่าราคาน้ำมันปาล์มในตลาดโลก (P_w) ความแตกต่างระหว่างราคาดังกล่าวนั้นเกิดจากภาษีนำเข้าที่เก็บโดยรัฐบาล สามารถแสดงความสัมพันธ์ของราคา ดังนี้

$$\begin{aligned} \text{ราคาน้ำมันปาล์มนำเข้า} &= \text{ราคาน้ำมันปาล์มในตลาดโลก} + \text{ภาษีนำเข้า} \\ \text{ภาษีนำเข้า} &= \text{ราคาน้ำมันปาล์มในตลาดโลก} \times \text{อัตราภาษีนำเข้า} \end{aligned}$$

ดังนั้น สมการราคารายชื่อนำเข้า คือ

$$P_m = [(P_w + P_w \times T_m)] \quad (4.9)$$

โดยที่	P_m	คือ	ราคาน้ำมันปาล์มดิบนำเข้า
	P_w	คือ	ราคาน้ำมันปาล์มดิบในตลาดโลก
	T_m	คือ	อัตราภาษีนำเข้า (บาท/ลิตร)

ทั้งนี้ ในการคำนวณ จะทำการเปลี่ยนอัตราภาษีศุลกากรตามสภาพ (Specific rate Tariff) ให้เป็นร้อยละ (Ad Valorem Tariff) โดยใช้ราคา C.I.F น้ำมันปาล์มดิบที่นำเข้าจากต่างประเทศโดยรวมในแต่ละปี แล้วทำการเปรียบเทียบอัตราศุลกากรตามสภาพ เป็นอัตราศุลกากรที่เป็นร้อยละ

รูปแบบฟังก์ชันของสมการ

การศึกษาครั้งนี้ จะกำหนดรูปแบบฟังก์ชันเป็นแบบ Log-Linear ซึ่งจะสามารถวิเคราะห์ค่าความยืดหยุ่นของแต่ละสมการได้ด้วย สามารถแสดงได้ดังนี้

$$\ln Q_d = \ln c_0 + c_1 \ln P_d + c_2 \ln P_{dsoy} + c_3 \ln P_m + c_4 \ln GDP \quad (4.10)$$

$$\ln Q_m = \ln d_0 + d_1 \ln P_m + d_2 \ln GDP + d_3 \ln Diffp \quad (4.11)$$

$$P_m = [(P_w + P_w \times T_m)] \quad (4.12)$$

สมการที่ (4.10) และ (4.11) จะเป็นสมการที่นำมาใช้ในการคำนวณผลกระทบของการลดภาษีนำเข้าต่ออุปสงค์ของน้ำมันปาล์มที่ผลิตภายในประเทศและน้ำมันปาล์มที่นำเข้า ส่วนสมการที่ 4.12 เป็นสมการที่ใช้ในการคำนวณราคาของน้ำมันปาล์มที่นำเข้า เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงในอัตราภาษีนำเข้า

จากสมการข้างต้นเมื่อใช้การประมาณค่าโดยวิธีทางเศรษฐกิจจะทำให้ทราบว่าเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงอัตราภาษีนำเข้าจะกระทบต่อ อุปสงค์ของน้ำมันปาล์มนำเข้า (Q_m') อุปสงค์ของน้ำมันปาล์มที่ผลิตภายในประเทศ (Q_d') ราคาน้ำมันปาล์มนำเข้า (P_m') ราคาน้ำมันปาล์มที่ผลิตภายในประเทศ (P_d') อย่างไร ณ คุณภาพใหม่ เพื่อนำไปใช้ในการคำนวณผลกระทบต่อสวัสดิการเศรษฐกิจต่อไป

การนำสมการมาประยุกต์ใช้ในการคำนวณผลกระทบต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจ

เมื่อทราบสมการที่ได้จากการประมาณค่าแล้ว จะนำสมการต่างๆ มาประยุกต์ใช้เพื่อพิจารณาผลกระทบต่างๆ ที่เกิดขึ้นตามรูปกราฟที่ได้กล่าวข้างต้น เพื่อนำไปใช้คำนวณผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจ โดยสามารถแสดงวิธีหาค่าต่างๆ ตามรูปกราฟ ได้ดังต่อไปนี้

ตลาดน้ำมันปาล์มนำเข้า

P_m : ราคาน้ำมันปาล์มนำเข้าก่อนลดอัตราภาษีนำเข้า

Q_m : อุปสงค์น้ำมันปาล์มนำเข้าก่อนลดอัตราภาษีนำเข้า

P_m' : ราคาน้ำมันปาล์มนำเข้าหลังลดอัตราภาษีนำเข้า ได้จากการแทนค่าอัตราภาษีนำเข้าเปลี่ยนแปลงลงในโครงสร้างราคาน้ำมันปาล์มนำเข้า โดยกำหนดให้ตัวแปรอื่นๆ คงที่

Q_m' : อุปสงค์น้ำมันปาล์มนำเข้าหลังลดอัตราภาษีนำเข้า ได้จากการแทนค่า P_m' ลงในสมการอุปสงค์น้ำมันปาล์มนำเข้า โดยกำหนดให้ตัวแปรอื่นๆ คงที่

ตลาดน้ำมันปาล์มที่ผลิตภายในประเทศ : (กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับศูนย์)

P_d : ราคาน้ำมันปาล์มที่ผลิตภายในประเทศก่อนลดอัตราภาษีนำเข้า

Q_d : อุปสงค์น้ำมันปาล์มที่ผลิตภายในประเทศก่อนลดอัตราภาษีนำเข้า

D_d' : สมการอุปสงค์น้ำมันปาล์มที่ผลิตภายในประเทศหลังลดอัตราภาษีนำเข้า ได้จากการแทนค่า P_m' ลงในสมการอุปสงค์น้ำมันปาล์มที่ผลิตภายในประเทศโดยกำหนดให้ตัวแปรอื่นๆ คงที่

P_d' : ราคาน้ำมันปาล์มที่ผลิตภายในประเทศหลังลดอัตราภาษีนำเข้า โดยผู้ผลิตน้ำมันปาล์มดิบภายในประเทศพยายามที่จะรักษาสัดส่วนแบ่งทางการตลาดน้ำมันปาล์มดิบภายในประเทศไทย ด้วยการปรับลดระดับราคาน้ำมันปาล์มดิบที่ผลิตภายในประเทศไปในทิศทางเดียวกันกับการลดลงของราคาน้ำมันปาล์มดิบนำเข้า

ตลาดน้ำมันปาล์มที่ผลิตภายในประเทศ : (กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับอนันต์)

เนื่องจากตลาดน้ำมันปาล์มที่ผลิตภายในประเทศไม่มีการเปลี่ยนแปลงในสวัสดิการเศรษฐกิจทั้งส่วนเกินของผู้บริโภคและส่วนเกินผู้ผลิต ดังนั้น ในกรณีนี้จึงไม่ได้คำนวณผลกระทบที่เกิดขึ้นในตลาดน้ำมันปาล์มที่ผลิตภายในประเทศ

เมื่อทราบค่าต่างๆที่ใช้ในการวิเคราะห์แล้ว จะนำค่าที่ได้ไปใช้คำนวณผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการคุ้มครองอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มต่อสวัสดิการเศรษฐกิจต่อไป

นิยามตัวแปรและการเลือกข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา

1. อุปสงค์ของน้ำมันปาล์มที่ผลิตภายในประเทศ (Q_d) คือ ปริมาณความต้องการน้ำมันปาล์มที่ผลิตภายในประเทศไทย ซึ่งจะใช้ปริมาณการบริโภคน้ำมันปาล์มที่ผลิตขึ้นภายในประเทศเป็นข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา
2. อุปสงค์น้ำมันปาล์มนำเข้า (Q_m) จะใช้ยอดปริมาณการนำเข้าน้ำมันปาล์มในแต่ละปีซึ่งสินค้าน้ำมันปาล์มที่ใช้ ได้แก่ น้ำมันปาล์มดิบหรือสกัด แต่ต้องไม่ตัดแปลงทางเคมี (HS.1511)
3. ราคาน้ำมันปาล์มที่ผลิตภายในประเทศไทย (P_d) เป็นราคาขายส่งในตลาดกรุงเทพฯ
4. ราคาถั่วเหลืองที่ผลิตภายในประเทศไทย (P_{dsoy}) เป็นราคาขายส่งในตลาดกรุงเทพฯ
5. ราคาน้ำมันปาล์มนำเข้า (P_m) เป็นราคาน้ำมันปาล์มนำเข้าที่ได้จากการรวมราคาน้ำมันปาล์มในตลาดโลกกับอัตราภาษีนำเข้าที่เก็บน้ำมันปาล์มที่นำเข้า
6. รายได้ประชาชาติของประเทศไทย (GDP) ได้รวบรวมจากรายงานของIMF
7. ความแตกต่างของราคาน้ำมันปาล์มดิบของไทยและมาเลเซีย (Diffp) จะใช้ระดับราคาน้ำมันปาล์มขายส่งในตลาดกรุงเทพฯ ลบด้วยระดับราคาน้ำมันปาล์มภายในประเทศมาเลเซีย ซึ่งได้รวบรวมจากรายงานของสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

บทที่ 5

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

5.1 อุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศมาเลเซีย

5.1.1 ผลการประมาณค่าพารามิเตอร์สมการต่างๆ

สมการอุปสงค์รถยนต์ที่นำเข้าจากต่างประเทศ

$$\ln Q_m = 16.811 - 1.961 \ln P_m + 3.779 \ln GDP - 7.044 \ln CPI \quad (1)$$

(1.597) (-0.998) (1.226) (-0.963)

$$R^2 = 0.737 \quad d.f. = 6 \quad F\text{-stat} = 1.977$$

วงเล็บข้างล่างค่าสัมประสิทธิ์ คือ ค่า t-statistic

จากสมการที่ 1 พบว่าตัวแปรอิสระทั้งหมด ส่งผลกระทบต่ออุปสงค์รถยนต์ที่นำเข้าจากต่างประเทศอย่างมีนัยสำคัญ ณ ระดับความเชื่อมั่น 80 เปอร์เซนต์ ซึ่งค่าสัมประสิทธิ์ที่อยู่หน้าตัวแปรนั้น แสดงถึงค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์รถยนต์ที่นำเข้าจากต่างประเทศต่อราคารถยนต์นำเข้า รายได้ประชาชาติของประเทศมาเลเซีย และดัชนีราคาผู้บริโภค โดยตัวแปรรายได้ประชาชาติของประเทศมาเลเซีย ซึ่งเป็นตัวแปรที่ใช้แสดงถึงอำนาจซื้อของประชากรมาเลเซีย จากการประมาณค่าสามารถอธิบายได้ว่า เมื่อรายได้ประชาชาติเปลี่ยนแปลงไป 1 เปอร์เซนต์ มีผลทำให้อุปสงค์รถยนต์ที่นำเข้าจากต่างประเทศเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางเดียวกัน 3.779 เปอร์เซนต์ แสดงว่า อุปสงค์รถยนต์ที่นำเข้าจากต่างประเทศตอบสนองต่อระดับรายได้ประชาชาติมาก ในขณะที่ตัวแปรดัชนีราคาผู้บริโภค ซึ่งเป็นตัวแปรของราคาสินค้าประเภทอื่นๆ จากการประมาณค่าสามารถอธิบายได้ว่า ถ้าราคาสินค้าต่างๆ เปลี่ยนแปลงไป 1 เปอร์เซนต์ มีผลทำให้อุปสงค์รถยนต์ที่นำเข้าจากต่างประเทศเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางตรงกันข้าม 7.044 เปอร์เซนต์ แสดงว่า สินค้าชนิดต่างๆ มีลักษณะโดยรวมเป็นสินค้าประกอบกันกับรถยนต์ที่นำเข้า

ในส่วนราคารถยนต์ที่นำเข้าจากต่างประเทศ ซึ่งจากการประมาณค่าสามารถอธิบายได้ว่า เมื่อราคารถยนต์นำเข้า (P_m) เปลี่ยนแปลงไป 1 เปอร์เซนต์ มีผลทำให้อุปสงค์รถยนต์ที่นำเข้าจากต่างประเทศเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางตรงกันข้าม 1.961 เปอร์เซนต์ และจากค่าความยืดหยุ่นที่ประมาณค่าได้ในกรณีนี้แสดงว่า อุปสงค์รถยนต์ที่นำเข้าจากต่างประเทศตอบสนองต่อราคารถยนต์นำเข้าค่อนข้างมาก ดังนั้น หากมีการลดอัตราภาษีนำเข้าลง ซึ่งทำให้ราคารถยนต์นำเข้าถูกลง ก็จะทำให้อุปสงค์รถยนต์ที่นำเข้าจากต่างประเทศเพิ่มขึ้นค่อนข้างมาก

สมการอุปสงค์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ

$$\ln Q_d = 16.791 - 1.346 \ln P_d + 1.825 \ln P_m + 1.770 \ln GDP - 6.908 \ln CPI \quad (2)$$

$$(0.448) \quad (-0.429) \quad (1.472) \quad (1.447) \quad (-3.059)**$$

$$R^2 = 0.954 \quad d.f. = 5 \quad F\text{-stat} = 20.723$$

วงเล็บข้างล่างค่าสัมประสิทธิ์ คือ ค่า t-statistic

** หมายถึง มีนัยสำคัญ ณ ระดับความเชื่อมั่น 95%

จากสมการที่ 2 พบว่าตัวแปรอิสระทั้งหมด ส่งผลกระทบต่ออุปสงค์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศอย่างมีนัยสำคัญ ณ ระดับความเชื่อมั่น 99 เปอร์เซนต์ โดยตัวแปรที่ส่งผลกระทบต่ออุปสงค์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศอย่างมีนัยสำคัญ คือ ตัวแปรดัชนีราคาผู้บริโภค(CPI) ซึ่งค่าสัมประสิทธิ์ที่อยู่หน้าตัวแปร แสดงถึงค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศต่อดัชนีราคาผู้บริโภค โดยตัวแปรดัชนีราคาผู้บริโภค ซึ่งเป็นตัวแปรของราคาสินค้าประเภทอื่นๆ จากการประมาณค่าสามารถอธิบายได้ว่า ถ้าราคาสินค้าต่างๆ เปลี่ยนแปลงไป 1 เปอร์เซนต์ มีผลทำให้อุปสงค์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางตรงกันข้าม 6.908 เปอร์เซนต์ แสดงว่า สินค้าชนิดต่างๆ มีลักษณะโดยรวมเป็นสินค้าประกอบกันกับรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ ในขณะที่ตัวแปรรายได้ประชาชาติของประเทศมาเลเซีย ซึ่งเป็นตัวแปรที่ใช้แสดงอำนาจซื้อของประชากรมาเลเซียนั้น จากการประมาณค่าสามารถอธิบายได้ว่า เมื่อรายได้ประชาชาติเปลี่ยนแปลงไป 1 เปอร์เซนต์ มีผลทำให้อุปสงค์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางเดียวกัน 1.770 เปอร์เซนต์ แสดงว่า อุปสงค์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศตอบสนองต่อระดับรายได้ประชาชาติค่อนข้างมาก ดังนั้น หากกระดับรายได้ประชาชาติเพิ่มขึ้น ก็จะทำให้อุปสงค์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศเพิ่มขึ้นค่อนข้างมาก

ในส่วนของตัวแปรราคารถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ(P_d) และราคานำเข้า(P_m) กล่าวได้ว่า ไม่มีความสัมพันธ์กับอุปสงค์รถยนต์ภายในประเทศในระดับที่ยอมรับในทางสถิติ โดยจากการประมาณค่าสามารถอธิบายได้ว่า เมื่อราคารถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ เปลี่ยนแปลงไป 1 เปอร์เซนต์ มีผลทำให้อุปสงค์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางตรงกันข้าม 1.346 เปอร์เซนต์ ในขณะที่เมื่อราคารถยนต์นำเข้า เปลี่ยนแปลงไป 1 เปอร์เซนต์ มีผลทำให้อุปสงค์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางเดียวกัน 1.825 เปอร์เซนต์ และจากค่าความยืดหยุ่นที่ประมาณค่าได้ แสดงว่า อุปสงค์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศตอบสนองต่อทั้งราคารถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศและราคารถยนต์นำเข้าค่อนข้างมาก ดังนั้น หากมีการลดอัตราภาษีนำเข้าลง ซึ่งทำให้ราคารถยนต์นำเข้าถูกลง จะกระทบทำให้อุปสงค์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ

ลดลงค่อนข้างมาก และยิ่งไปกว่านั้น ถ้าราคารถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศและราคารถยนต์ที่นำเข้าจากต่างประเทศลดลงในอัตราเดียวกันแล้ว จะส่งผลให้อุปสงค์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศลดลง 0.479 เปอร์เซ็นต์

ภายใต้สถานการณ์ที่รายได้ประชาชาติของประเทศมาเลเซีย ซึ่งเป็นตัวแปรที่ใช้แสดงอำนาจซื้อของประชากรมาเลเซีย และดัชนีราคาผู้บริโภค ซึ่งเป็นตัวแปรของราคาสินค้าประเภทอื่นๆ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ส่งผลให้อุปสงค์รถยนต์ที่นำเข้าจากต่างประเทศและอุปสงค์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศเปลี่ยนแปลง โดยถ้ารายได้ประชาชาติของประเทศมาเลเซียเพิ่มขึ้น 1 เปอร์เซ็นต์ โดยกำหนดให้ตัวแปรอื่นๆ คงที่ ก็จะส่งผลให้อุปสงค์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศและอุปสงค์รถยนต์ที่นำเข้าจากต่างประเทศเพิ่มขึ้น โดยที่อุปสงค์รถยนต์ที่นำเข้าจากต่างประเทศเพิ่มขึ้นในระดับที่มากกว่า เท่ากับ 3.779 เปอร์เซ็นต์ ในขณะที่อุปสงค์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศเพิ่มขึ้นเพียง 1.770 เปอร์เซ็นต์ ในขณะที่ถ้าดัชนีราคาผู้บริโภคเพิ่มขึ้น 1 เปอร์เซ็นต์ โดยกำหนดให้ตัวแปรอื่นๆ คงที่ ก็จะส่งผลให้อุปสงค์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศและอุปสงค์รถยนต์ที่นำเข้าจากต่างประเทศลดลง โดยที่อุปสงค์รถยนต์ที่นำเข้าจากต่างประเทศลดลงในระดับที่มากกว่า เท่ากับ 7.044 เปอร์เซ็นต์ ในขณะที่อุปสงค์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศลดลงเพียง 6.908 เปอร์เซ็นต์ และเมื่อพิจารณาโดยรวมแล้วจะพบว่า ถ้ารายได้ประชาชาติและดัชนีราคาผู้บริโภคของประเทศมาเลเซียเพิ่มขึ้น 1 เปอร์เซ็นต์ โดยกำหนดให้ตัวแปรอื่นๆ คงที่ จะส่งผลให้อุปสงค์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศและอุปสงค์รถยนต์ที่นำเข้าจากต่างประเทศลดลง โดยที่อุปสงค์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศลดลงในระดับที่มากกว่า

จากสมการต่างๆ ข้างต้น เมื่อทราบผลกระทบจากการลดอัตราภาษีนำเข้าต่อราคารถยนต์นำเข้าจากสมการโครงสร้างราคารถยนต์นำเข้าแล้ว จะทำให้ทราบผลกระทบต่ออุปสงค์ของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศและรถยนต์นำเข้า รวมทั้งผลกระทบต่อราคารถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศเพื่อนำไปใช้คำนวณสวัสดิการเศรษฐกิจต่อไป

5.1.2 ผลกระทบจากการลดอัตราภาษีนำเข้าต่อตลาดรถยนต์นำเข้า

ผลกระทบของการลดภาษีรถยนต์นำเข้านั้น จะกระทบต่อตลาดรถยนต์นำเข้าทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทั้งราคารถยนต์นำเข้าและอุปสงค์รถยนต์นำเข้า โดยผลกระทบต่อราคารถยนต์นำเข้านั้นจะพิจารณาจากสมการโครงสร้างราคารถยนต์นำเข้า และผลกระทบต่ออุปสงค์รถยนต์นำเข้าจะพิจารณาจากสมการอุปสงค์รถยนต์นำเข้า ซึ่งสามารถแสดงได้ดังนี้

1) ผลกระทบต่อราคารถยนต์นำเข้า สามารถทำได้โดยแทนอัตราภาษีนำเข้าที่เปลี่ยนแปลงลงในสมการโครงสร้างราคารถยนต์นำเข้า โดยราคารถยนต์นำเข้าถูกกำหนดจาก 2 ส่วน คือ ราคา

รถยนต์ในตลาดโลกและอัตราภาษีต่างๆ ที่เก็บบนรถยนต์นำเข้า ซึ่งประกอบด้วยอัตราภาษีนำเข้า และอัตราภาษีการค้า โดยสามารถแสดงสมการโครงสร้างราคารยนต์นำเข้าได้ ดังนี้

$$P_m = [(P_w + P_w \times T_m)] + [(P_w + P_w \times T_m)] \times T_s$$

โดยที่	P _m	คือ	ราคารยนต์นำเข้า
	P _w	คือ	ราคารยนต์ในตลาดโลก
	T _m	คือ	อัตราภาษีนำเข้า
	T _s	คือ	อัตราภาษีการค้า (10 เปอร์เซ็นต์)

จากสมการโครงสร้างราคารยนต์ เมื่อกำหนดให้อัตราภาษีนำเข้าลดลง จะทำให้ราคารยนต์นำเข้าเปลี่ยนแปลงไป โดยในการศึกษาจะกำหนดให้อัตราภาษีลดลงเหลือ 3 ระดับ คือ ลดลง 50 เปอร์เซ็นต์ 80 เปอร์เซ็นต์ และ 100 เปอร์เซ็นต์ของอัตราภาษีปกติ หรืออีกนัยหนึ่งก็คือ เป็นการลดจากอัตราภาษี 140 เปอร์เซ็นต์ เป็น 70 เปอร์เซ็นต์ 28 เปอร์เซ็นต์ และ 0 เปอร์เซ็นต์ ตามลำดับ ซึ่งสามารถแสดงราคารยนต์นำเข้าก่อนและหลังลดอัตราภาษีนำเข้าในแต่ละปี ดังนี้

ตารางที่ 5.1 ราคารยนต์นำเข้า ก่อนและหลังลดอัตราภาษีนำเข้า

หน่วย : ริงกิต				
year	อัตราภาษี ปกติ (140%)	ลดลงเหลือ 70 เปอร์เซ็นต์	ลดลงเหลือ 28 เปอร์เซ็นต์	ลดลงเหลือ 0 เปอร์เซ็นต์
2536	40,242.88	28,505.38	21,462.87	16,767.87
2537	45,272.93	32,068.32	24,145.56	18,863.72
2538	57,121.94	40,461.37	30,465.03	23,800.81
2539	54,683.23	38,733.96	29,164.39	22,784.68
2540	65,727.08	46,556.69	35,054.45	27,386.29
2541	71,185.89	50,423.34	37,965.81	29,660.79
2542	71,222.68	50,449.40	37,985.43	29,676.12
2543	97,383.06	68,979.67	51,937.63	40,576.28
2544	87,201.74	61,767.90	46,507.59	36,334.06

ที่มา : จากการคำนวณ

2) ผลกระทบต่ออุปสงค์รถยนต์นำเข้า สามารถทำได้โดยแทนราคารยนต์นำเข้าที่เปลี่ยนแปลงลงในสมการอุปสงค์รถยนต์นำเข้า ซึ่งผลที่เกิดขึ้นในแต่ละปี เป็นดังนี้

ตารางที่ 5.2 อุปสงค์รถยนต์นำเข้า ก่อนและหลังลดอัตราภาษีนำเข้า

หน่วย : คัน

year	อัตราภาษี ปกติ (140%)	ลดลงเหลือ 70 เปอร์เซนต์	ลดลงเหลือ 28 เปอร์เซนต์	ลดลงเหลือ 0 เปอร์เซนต์
2536	12,648	30,140	52,580	85,322
2537	16,246	29,790	51,969	84,330
2538	17,812	24,315	42,417	68,831
2539	20,523	34,164	59,599	96,712
2540	11,608	29,569	51,583	83,704
2541	5,218	18,225	31,793	51,591
2542	12,805	18,278	31,885	51,741
2543	7,542	14,641	25,542	41,447
2544	8,533	15,180	26,481	42,971

ที่มา : จากการคำนวณ

5.1.3 ผลกระทบจากการลดอัตราภาษีนำเข้าต่อตลาดรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ

การศึกษาในครั้งนี้ ไม่ได้มีการศึกษาทางด้านอุปทานของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ เนื่องจากข้อมูลที่ใช้ศึกษาอุปทานของรถยนต์นั้น ส่วนใหญ่จะเป็นข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับต้นทุนการผลิต ซึ่งจะไม่ค่อยได้รับการเปิดเผยจากผู้ผลิต ข้อมูลจึงค่อนข้างมีจำกัด ดังนั้น จึงได้มีการกำหนดข้อสมมติของลักษณะอุปทานรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศเป็น 2 ลักษณะ คือ อุปทานรถยนต์ที่มีความยืดหยุ่นต่อราคาเท่ากับศูนย์และอุปทานรถยนต์ที่มีความยืดหยุ่นต่อราคาเท่ากับอนันต์

1) ผลกระทบต่อตลาดรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ (กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับศูนย์)

ผลกระทบจากการลดอัตราภาษีนำเข้า ซึ่งทำให้ราคารยนต์นำเข้าลดลงนั้น จะทำให้เส้นอุปสงค์ของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศเคลื่อนตัวมาทางซ้าย แต่ในกรณีนี้เนื่องจากความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับศูนย์ ดังนั้นจะทำให้ปริมาณความต้องการรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศไม่เปลี่ยนแปลง แต่ราคารยนต์ที่ผลิตภายในประเทศจะลดลง โดยผู้ผลิตรยนต์ภายในประเทศพยายามที่จะรักษาสัดส่วนแบ่งทางการตลาดรถยนต์ภายในประเทศมาเลเซียด้วยการปรับลดระดับราคารยนต์ที่ผลิตภายในประเทศไปในทิศทางเดียวกันกับการลดลงของราคารยนต์นำเข้า ซึ่งแสดงได้ดังนี้

ตารางที่ 5.3 ราคารถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ ก่อนและหลังลดอัตราภาษีนำเข้า

หน่วย: ริงกิต

year	อัตราภาษี ปกติ (140%)	ลดลงเหลือ 70 เปอร์เซนต์	ลดลงเหลือ 28 เปอร์เซนต์	ลดลงเหลือ 0 เปอร์เซนต์
2536	55,500.00	39,312.50	29,600.00	23,125.00
2537	54,240.00	38,420.00	28,928.00	22,600.00
2538	51,180.00	36,252.50	27,296.00	21,325.00
2539	51,900.00	36,762.50	27,680.00	21,625.00
2540	51,360.00	36,380.00	27,392.00	21,400.00
2541	54,680.00	38,731.67	29,162.67	22,783.33
2542	50,100.00	35,487.50	26,720.00	20,875.00
2543	49,740.00	35,232.50	26,528.00	20,725.00
2544	49,920.00	35,360.00	26,624.00	20,800.00

ที่มา : จากการคำนวณ

หมายเหตุ : เนื่องจากข้อมูลราคารถยนต์แห่งชาติ (PROTON และ PERODUA) นั้นมีลักษณะแตกต่างกันไปตามยี่ห้อ รุ่น และขนาดรถยนต์ ดังนั้น ต้องหาราคาที่ใช้เป็นตัวแทนของราคารถยนต์ทุกยี่ห้อ จากราคาเฉลี่ยของรถยนต์ ถ่วงน้ำหนักด้วยยอดจำหน่ายรถยนต์แห่งชาติแต่ละยี่ห้อ รุ่น และขนาด โดยในปี 2536 เป็นราคาเฉลี่ยของรถยนต์ PROTON ยี่ห้อเดียว ในขณะที่ ราคารถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศในปี 2537-2544 เป็นราคาเฉลี่ยของรถยนต์ทั้งสองยี่ห้อ

2) ผลกระทบต่อตลาดรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ (กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับ อนันต์)

ผลกระทบจากการลดอัตราภาษีนำเข้า ซึ่งทำให้ราคารถยนต์นำเข้าลดลงนั้น จะทำให้เส้นอุปสงค์ของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศเคลื่อนตัวมาทางซ้าย แต่ในกรณีนี้เนื่องจากความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับอนันต์ ดังนั้นจะทำให้ปริมาณความต้องการรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศลดลง ส่วนราคารถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศนั้นจะไม่เปลี่ยนแปลง ซึ่งสามารถทราบได้โดยแทนราคารถยนต์นำเข้าที่เปลี่ยนแปลงลงในสมการอุปสงค์ของรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศซึ่งสามารถได้ดังนี้

ตารางที่ 5.4 อุปสงค์รถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ ก่อนและหลังลดอัตราภาษีนำเข้า

หน่วย : คัน

year	อัตราภาษี ปกติ (140%)	ลดลงเหลือ 70 เปอร์เซ็นต์	ลดลงเหลือ 28 เปอร์เซ็นต์	ลดลงเหลือ 0 เปอร์เซ็นต์
2536	95,448	50,082	29,838	19,016
2537	119,385	62,127	37,014	23,589
2538	167,233	102,404	61,011	38,882
2539	225,000	92,348	55,019	35,064
2540	255,061	132,122	78,716	50,166
2541	126,410	101,630	60,550	38,588
2542	222,219	102,310	60,954	38,846
2543	261,174	207,679	123,732	78,854
2544	271,200	147,812	88,064	56,123

ที่มา : จากการคำนวณ

5.1.4 ผลกระทบต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจ

เมื่อทราบผลกระทบต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากการลดอัตราภาษีนำเข้าแล้ว จะนำผลที่ได้มาคำนวณ ผลการเปลี่ยนแปลงของสวัสดิการทางเศรษฐกิจ ซึ่งมี 2 ส่วน คือ ส่วนแรกเป็นการโอนย้าย ทรัพยากรระหว่างหน่วยเศรษฐกิจ ได้แก่ ในตลาดรถยนต์นำเข้า รายได้จากภาษีรถยนต์ของรัฐบาล นั้นได้ออนไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภครถยนต์นำเข้า ขณะที่ในตลาดรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ ส่วนเกินของผู้ผลิตได้ออนไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภครถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ ดังนั้น ในกรณีนี้ สวัสดิการโดยรวมสังคมจะไม่เปลี่ยนแปลง ส่วนที่ 2 ผลทางการบริโภคที่เพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นส่วนหนึ่ง ของการเพิ่มขึ้นของสวัสดิการทางเศรษฐกิจโดยรวมของสังคม ซึ่งการพิจารณาผลกระทบที่เกิดขึ้น จากการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศมาเลเซีย นั้น จะใช้ตัวเลขที่ได้จากผลการศึกษาใน กรณีที่กำหนดให้มีการลดอัตราภาษีนำเข้าเหลือ 0 เปอร์เซ็นต์ ซึ่งสามารถคำนวณค่าต่างๆ ได้ดังนี้

เมื่อมีการลดอัตราภาษีนำเข้า ในช่วงปี พ.ศ.2536-2544 เหลือ 0 เปอร์เซ็นต์ ผลได้ที่ผู้บริโภค ได้รับเพิ่มขึ้น คิดเป็นมูลค่าประมาณ 65,155 ล้านบาท คิด โดยผลได้ที่ผู้บริโภคได้รับเพิ่มขึ้นนี้ ส่วน ใหญ่ได้มาจากการซื้อรถยนต์ราคาถูก โดยเป็นเงินโอนมาจากผู้ผลิตประมาณ 52,315 ล้านบาท หรือคิดเป็น 80 เปอร์เซ็นต์ ของผลได้ที่ผู้บริโภคได้รับเพิ่มขึ้น และจากรายได้จากภาษีนำเข้าของ รัฐบาลประมาณ 4,030 ล้านบาทหรือคิดเป็น 6 เปอร์เซ็นต์ ของผลได้ที่ผู้บริโภคได้รับเพิ่มขึ้น รวมถึงผลได้ส่วนเพิ่มอันเนื่องมาจากการที่ราคารถยนต์นำเข้าถูกลง ทำให้ผู้บริโภคซื้อรถยนต์นำเข้า

เพิ่มขึ้น คิดเป็นมูลค่าประมาณ 8,810 ล้านบาท หรือคิดเป็น 14 เปอร์เซ็นต์ ของผลได้ที่ผู้บริโภครได้รับเพิ่มขึ้น

ตารางที่ 5.5 สรุปผลกระทบของการลดอัตราภาษีนำเข้าในรถยนต์นำเข้าแต่ละระดับ ในช่วงปี 2536-2544

หน่วย : ล้านบาท

อัตราภาษีนำเข้า	ตลาดรถยนต์นำเข้า		ตลาดรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ	
	ภาษีรถยนต์ที่โอนไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภค	ผลทางการบริโภคที่เพิ่มขึ้น	ส่วนเกินผู้ผลิตที่โอนไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภค	
	TR	DWL	กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับศูนย์	กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับอนันต์
70%	2,015.179	904.416	26,157.713	0
28%	3,224.287	3,724.653	41,852.342	0
0%	4,030.358	8,809.858	52,315.429	0

ที่มา : จากการคำนวณ

5.2 อุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มของประเทศไทย

5.2.1 ผลการประมาณค่าพารามิเตอร์สมการต่างๆ

สมการอุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบที่นำเข้าจากต่างประเทศ

$$\ln Q_m = 15.775 - 2.051 \ln P_m + 0.850 \ln GDP - 0.705 \ln Diffp \quad (3)$$

$$(7.089)^{***} \quad (-2.560)^{**} \quad (-2.266)^{***} \quad (3.616)^*$$

$$R^2 = 0.70 \quad d.f. = 7 \quad F\text{-stat} = 4.663$$

วงเล็บข้างล่างค่าสัมประสิทธิ์ คือ ค่า t-statistic

*** หมายถึง มีนัยสำคัญ ณ ระดับความเชื่อมั่น 99%

** หมายถึง มีนัยสำคัญ ณ ระดับความเชื่อมั่น 95%

* หมายถึง มีนัยสำคัญ ณ ระดับความเชื่อมั่น 90%

จากสมการที่ 3 พบว่าตัวแปรอิสระทั้งหมด ส่งผลกระทบต่ออุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบที่นำเข้าจากต่างประเทศอย่างมีนัยสำคัญ ณ ระดับความเชื่อมั่น 95 เปอร์เซ็นต์ โดยตัวแปรที่ส่งผลกระทบต่ออุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบที่นำเข้าจากต่างประเทศอย่างมีนัยสำคัญ คือ ราคาน้ำมันปาล์มนำเข้า (P_m) รายได้ประชาชาติของประเทศไทย (GDP) และความแตกต่างระหว่างราคาน้ำมันปาล์มดิบของไทยและมาเลเซีย (Diffp)

จากการประมาณค่า พบว่า ถ้าระดับราคาน้ำมันปาล์มลดลง จะทำให้อุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบที่นำเข้าจากต่างประเทศเพิ่มขึ้น ในขณะที่ตัวแปรความแตกต่างระหว่างราคาน้ำมันปาล์มดิบของไทยและมาเลเซีย ก็เป็นตัวกำหนดอุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบที่นำเข้าจากต่างประเทศเช่นกัน กล่าวคือ ถ้าระดับราคาน้ำมันปาล์มภายในประเทศมาเลเซียลดลง โดยกำหนดให้ราคาภายในประเทศไทยคงที่ ก็จะทำให้ความแตกต่างระหว่างราคาน้ำมันปาล์มดิบของไทยและมาเลเซีย เพิ่มสูงขึ้น ส่งผลให้อุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบที่นำเข้าจากต่างประเทศกลับลดลง ซึ่งเนื่องมาจากการที่รัฐมีนโยบายการควบคุมปริมาณการนำเข้าที่เข้มงวด โดยจะให้นำเข้าเฉพาะในช่วงที่ปริมาณการผลิตน้ำมันปาล์มไม่เพียงพอกับความต้องการภายในประเทศ ทำให้มีการลักลอบนำเข้าตามแนวชายแดนไทย-มาเลเซียเพิ่มขึ้น จึงส่งผลให้อุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบที่นำเข้าจากต่างประเทศลดลง และเมื่อพิจารณาผลกระทบโดยรวมของการเปลี่ยนแปลงของระดับราคาน้ำมันปาล์มดิบที่มีต่ออุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบที่นำเข้าจากต่างประเทศของไทย โดยจะพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์ที่อยู่หน้าตัวแปรนั้น ซึ่งแสดงถึงค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบที่นำเข้าจากต่างประเทศต่อระดับราคาน้ำมันปาล์มนำเข้า และความแตกต่างระหว่างราคาน้ำมันปาล์มดิบของไทยและมาเลเซีย พบว่า อุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบที่นำเข้าจากต่างประเทศจะตอบสนองต่อระดับราคาน้ำมันปาล์มดิบนำเข้ามากกว่า กล่าวคือ ถ้าระดับความแตกต่างระหว่างราคาน้ำมันปาล์มดิบของไทยและมาเลเซียเปลี่ยนแปลงไป 1 เปอร์เซ็นต์ มีผลให้อุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบที่นำเข้าจากต่างประเทศเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางตรงกันข้ามเพียง 0.705 เปอร์เซ็นต์ ในขณะที่ถ้าระดับราคาน้ำมันปาล์มนำเข้าเปลี่ยนแปลงไป 1 เปอร์เซ็นต์ จะมีผลให้อุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบที่นำเข้าจากต่างประเทศเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางตรงกันข้าม 2.051 เปอร์เซ็นต์ และจากค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบที่นำเข้าจากต่างประเทศต่อราคาน้ำมันปาล์มดิบนำเข้าที่ได้ แสดงให้เห็นว่า อุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบที่นำเข้าจากต่างประเทศ จะตอบสนองต่อราคาน้ำมันปาล์มดิบนำเข้าค่อนข้างสูง ดังนั้น หากรัฐบาลลดอัตราภาษีนำเข้าลง ก็จะทำให้อุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบที่นำเข้าจากต่างประเทศเพิ่มขึ้นค่อนข้างมาก

และเมื่อพิจารณาผลกระทบของระดับรายได้ประชาชาติของประเทศไทยที่มีต่ออุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบที่นำเข้าจากต่างประเทศ สามารถอธิบายได้ว่า ถ้าระดับรายได้ประชาชาติของประเทศไทย เปลี่ยนแปลงไป 1 เปอร์เซ็นต์ มีผลให้อุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบที่นำเข้าจากต่างประเทศเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางเดียวกันเพียง 0.850 เปอร์เซ็นต์ แสดงให้เห็นว่า อุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบที่นำเข้าจากต่างประเทศ จะตอบสนองต่อระดับรายได้ประชาชาติของประเทศไทยค่อนข้างน้อย

สมการอุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบภายในประเทศ

$$\ln Q_d = 4.377 - 0.451 \ln P_d + 0.611 \ln P_{dsoy} + 0.092 \ln P_m + 0.958 \ln GDP \quad (4)$$

$$(5.632)^{***} \quad (-0.906) \quad (0.893) \quad (0.387) \quad (4.446)^{***}$$

$$R^2 = 0.984 \quad d.f. = 6 \quad F\text{-stat} = 78.970$$

วงเล็บข้างล่างค่าสัมประสิทธิ์ คือ ค่า t-statistic

*** หมายถึง มีนัยสำคัญ ณ ระดับความเชื่อมั่น 99%

จากสมการที่ 4 พบว่าตัวแปรอิสระทั้งหมด ส่งผลกระทบต่ออุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบภายในประเทศอย่างมีนัยสำคัญ ณ ระดับความเชื่อมั่น 99 เปอร์เซนต์ โดยตัวแปรที่ส่งผลกระทบต่ออุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบภายในประเทศอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่ ราคายาได้ประชาชาติของประเทศไทย (GDP) ซึ่งค่าสัมประสิทธิ์ที่อยู่หน้าตัวแปรนั้น จะแสดงถึงค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบภายในประเทศต่อราคายาได้ประชาชาติของประเทศไทย ซึ่งจากการประมาณค่า สามารถอธิบายได้ว่า ถ้าราคายาได้ประชาชาติของประเทศไทยเปลี่ยนแปลงไป 1 เปอร์เซนต์ ส่งผลให้อุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบภายในประเทศเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางเดียวกัน 0.958 เปอร์เซนต์แสดงให้เห็นว่า อุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบที่นำเข้าจากต่างประเทศ จะตอบสนองต่อราคายาได้ประชาชาติของประเทศไทยค่อนข้างน้อย

ในส่วนของตัวแปรราคาน้ำมันปาล์มดิบที่ผลิตภายในประเทศ (P_d) และราคานำเข้า (P_m) กล่าวได้ว่า ไม่มีความสัมพันธ์กับอุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบภายในประเทศในระดับที่ยอมรับในทางสถิติ เนื่องมาจากผลจากการที่รัฐบาลเข้ามาแทรกแซงตลาดโดยใช้นโยบายการประกันราคาน้ำมันปาล์ม และนโยบายควบคุมการนำเข้า โดยจะให้นำเข้าเฉพาะในช่วงที่ปริมาณผลผลิตน้ำมันปาล์มดิบไม่เพียงพอต่อความต้องการ ส่งผลให้ระดับราคาน้ำมันปาล์มดิบที่ผลิตภายในประเทศและราคาน้ำมันปาล์มดิบนำเข้า จึงมีการเคลื่อนไหวไม่มากพอที่จะส่งผลให้อุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบภายในประเทศเปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งจากการประมาณค่าสามารถอธิบายได้ว่า ถ้าราคาขายส่งน้ำมันปาล์มดิบในตลาดกรุงเทพฯ เปลี่ยนแปลงไป 1 เปอร์เซนต์ จะมีผลทำให้อุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบภายในประเทศเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางตรงกันข้าม 0.451 เปอร์เซนต์ ในขณะที่เมื่อราคาน้ำมันปาล์มดิบนำเข้า (P_m) เปลี่ยนแปลงไป 1 เปอร์เซนต์จะมีผลทำให้อุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบภายในประเทศเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางเดียวกันเพียง 0.1 เปอร์เซนต์

จากค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบภายในประเทศต่อราคาขายส่งน้ำมันปาล์มดิบในกรุงเทพฯ และราคาน้ำมันปาล์มดิบนำเข้าที่ได้จากการประมาณค่า แสดงให้เห็นว่า อุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบภายในประเทศ จะตอบสนองต่อระดับราคาทั้งสองค่อนข้างน้อย ดังนั้น หากรัฐบาลลดอัตราภาษีนำเข้าลง ซึ่งทำให้ราคาน้ำมันปาล์มดิบนำเข้าถูกลง จะกระทบทำให้อุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบภายในประเทศลดลงไม่มาก และยังถ้าราคาน้ำมันปาล์มดิบที่ผลิตภายในประเทศและราคาน้ำมันปาล์มดิบที่นำเข้าจากต่างประเทศลดลงในอัตราเดียวกันแล้ว จะส่งผลให้อุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบที่ผลิตภายในประเทศเพิ่มขึ้น 0.36 เปอร์เซ็นต์

ภายใต้สถานการณ์ที่รายได้ประชาชาติของประเทศไทย ซึ่งเป็นตัวแปรที่ใช้แสดงอำนาจซื้อของประชากรไทย มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ส่งผลให้อุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบที่นำเข้าจากต่างประเทศและอุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบที่ผลิตภายในประเทศเปลี่ยนแปลง โดยถ้ารายได้ประชาชาติของประเทศไทยเพิ่มขึ้น 1 เปอร์เซ็นต์ โดยกำหนดให้ตัวแปรอื่นๆ คงที่ ก็จะส่งผลทำให้อุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบที่ผลิตภายในประเทศและอุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบที่นำเข้าจากต่างประเทศเพิ่มขึ้น โดยที่อุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบที่ผลิตภายในประเทศเพิ่มขึ้นในขนาดที่มากกว่า เท่ากับ 0.958 เปอร์เซ็นต์ ในขณะที่อุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบที่นำเข้าจากต่างประเทศ เพิ่มขึ้น 0.850 เปอร์เซ็นต์ แต่อย่างไรก็ตาม ทั้งอุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบที่นำเข้าจากต่างประเทศ และอุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบที่นำเข้าจากต่างประเทศตอบสนองต่อระดับรายได้ประชาชาติของประเทศไทยค่อนข้างน้อย

จากสมการต่างๆข้างต้น เมื่อทราบผลกระทบจากการลดอัตราภาษีนำเข้าต่อราคาน้ำมันปาล์มดิบนำเข้าแล้ว จะทำให้ทราบผลกระทบต่ออุปสงค์ของน้ำมันปาล์มดิบที่ผลิตภายในประเทศ และน้ำมันปาล์มดิบนำเข้า รวมทั้งผลกระทบต่อราคาน้ำมันปาล์มดิบที่ผลิตภายในประเทศเพื่อนำไปใช้คำนวณสวัสดิการเศรษฐกิจต่อไป

5.2.2 ผลกระทบจากการลดอัตราภาษีนำเข้าต่อตลาดน้ำมันปาล์มดิบนำเข้า

ผลกระทบของการลดภาษีน้ำมันปาล์มดิบนำเข้านั้น จะกระทบต่อตลาดน้ำมันปาล์มดิบนำเข้าทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทั้งราคาน้ำมันปาล์มดิบนำเข้าและอุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบนำเข้า โดยผลกระทบต่อราคาน้ำมันปาล์มดิบนำเข้านั้นจะพิจารณาจากสมการโครงสร้างราคาน้ำมันปาล์มดิบนำเข้า และผลกระทบต่ออุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบนำเข้าจะพิจารณาจากสมการอุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบนำเข้า ซึ่งสามารถแสดงได้ดังนี้

1) ผลกระทบต่อราคาน้ำมันปาล์มดิบนำเข้า สามารถทำได้โดยแทนอัตราภาษีนำเข้าที่เปลี่ยนแปลงลงในสมการ โครงสร้างราคาน้ำมันปาล์มดิบนำเข้า ซึ่งเมื่อกำหนดให้อัตราภาษีนำเข้าลดลง จะทำให้ราคาน้ำมันปาล์มดิบนำเข้าเปลี่ยนแปลงไป โดยราคาน้ำมันปาล์มดิบนำเข้าถูกกำหนด

จาก 2 ส่วน คือ ราคาน้ำมันปาล์มดิบในตลาดโลกและอัตราภาษีนำเข้าที่เก็บบนน้ำมันปาล์มดิบนำเข้า โดยสามารถแสดงสมการโครงสร้างราคาน้ำมันปาล์มดิบนำเข้าได้ ดังนี้

$$P_m = [(P_w + P_w \times T_m)]$$

โดยที่	P_m	คือ	ราคาน้ำมันปาล์มดิบนำเข้า
	P_w	คือ	ราคาน้ำมันปาล์มดิบในตลาดโลก
	T_m	คือ	อัตราภาษีนำเข้า (บาท/ลิตร)

ทั้งนี้ ในการคำนวณ จะทำการเปลี่ยนอัตราภาษีศุลกากรตามสภาพ (Specific rate Tariff) ให้เป็นร้อยละ (Ad Valorem Tariff) โดยใช้ราคา C.I.F น้ำมันปาล์มดิบที่นำเข้าจากต่างประเทศโดยรวมในแต่ละปี แล้วทำการเปรียบเทียบอัตราศุลกากรตามสภาพ เป็นอัตราศุลกากรที่เป็นร้อยละ ซึ่งในการคำนวณอัตราภาษีนำเข้าที่ลดลงในแต่ละระดับนั้น เป็นการลดอัตราภาษีนำเข้าเฉลี่ยที่เกิดขึ้นจริงของแต่ละปี

จากสมการโครงสร้างราคาน้ำมันปาล์มดิบ เมื่อกำหนดให้อัตราภาษีนำเข้าลดลง จะทำให้ราคาน้ำมันปาล์มดิบนำเข้าเปลี่ยนแปลงไป โดยในการศึกษาจะกำหนดให้อัตราภาษีลดลงเหลือ 3 ระดับ คือ ลดลง 50 เปอร์เซ็นต์ 80 เปอร์เซ็นต์ และ 100 เปอร์เซ็นต์ หรืออีกนัยหนึ่งก็คือ เป็นการลดอัตราภาษีนำเข้าเฉลี่ยจาก 12 เปอร์เซ็นต์ เป็น 6 เปอร์เซ็นต์ 2.4 เปอร์เซ็นต์ และ 0 เปอร์เซ็นต์ ตามลำดับ ซึ่งสามารถแสดงราคาน้ำมันปาล์มดิบนำเข้าก่อนและหลังลดอัตราภาษีนำเข้าในแต่ละปีดังนี้

ตารางที่ 5.6 ราคาน้ำมันปาล์มดิบนำเข้า ก่อนและหลังลดอัตราภาษีนำเข้า

หน่วย : บาท/กิโลกรัม

year	อัตราภาษี ปกติ ¹	ลดลงเหลือ 6 เปอร์เซนต์	ลดลงเหลือ 2.4 เปอร์เซนต์	ลดลงเหลือ 0 เปอร์เซนต์
2525	12.873	12.139	11.699	11.406
2526	12.491	11.757	11.317	11.024
2527	20.811	20.078	19.638	19.345
2528	26.077	24.688	23.855	23.299
2529	-	-	-	-
2530	-	-	-	-
2531	12.053	11.319	10.879	10.586
2532	-	-	-	-
2533	-	-	-	-
2534	-	-	-	-
2535	11.934	11.201	10.761	10.467
2536	-	-	-	-
2537	-	-	-	-
2538	16.763	16.029	15.589	15.296
2539	15.126	14.393	13.953	13.660
2540	19.755	19.022	18.582	18.288
2541	27.896	27.163	26.723	26.430
2542	-	-	-	-
2543	-	-	-	-
2544	-	-	-	-

ที่มา : จากการคำนวณ

หมายเหตุ : ปี 2529 2530 2532-2534 2536-2537 2542-2544 ประเทศไทยไม่มีการนำเข้าน้ำมันปาล์มดิบจากต่างประเทศ

¹ ในการคำนวณ จะทำการเปลี่ยนอัตราภาษีศุลกากรตามสภาพ (Specific rate Tariff) ให้เป็นร้อยละ (Ad Valorem Tariff) โดยอัตราภาษีนำเข้า มีค่าอยู่ระหว่าง 6 - 20 เปอร์เซนต์ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 12 เปอร์เซนต์ ซึ่งในการคำนวณอัตราภาษีนำเข้าที่ลดลงในแต่ละระดับนั้น เป็นการลดอัตราภาษีนำเข้าเฉลี่ยที่เกิดขึ้นจริงของแต่ละปี

2) ผลกระทบต่ออุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบนำเข้า สามารถทำได้โดยแทนราคาน้ำมันปาล์มดิบนำเข้าที่เปลี่ยนแปลงลงในสมการอุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบนำเข้า ซึ่งผลที่เกิดขึ้น เป็นดังนี้

ตารางที่ 5.7 อุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบนำเข้าก่อนและหลังลดอัตราภาษีนำเข้า

year	อัตราภาษี ปกติ	หน่วย : ตัน		
		ลดลงเหลือ 6 เปอร์เซ็นต์	ลดลงเหลือ 2.4 เปอร์เซ็นต์	ลดลงเหลือ 0 เปอร์เซ็นต์
2525	6,114.00	6,895.58	7,437.99	7,835.62
2526	8,669.86	9,815.35	10,614.02	11,201.38
2527	7,390.53	7,954.80	8,324.66	8,585.63
2528	3,103.17	3,471.83	3,725.15	3,909.62
2529	-	-	-	-
2530	-	-	-	-
2531	5,863.66	6,669.35	7,234.34	7,651.47
2532	-	-	-	-
2533	-	-	-	-
2534	-	-	-	-
2535	10,898.87	12,412.84	13,476.24	14,262.22
2536	-	-	-	-
2537	-	-	-	-
2538	21,237.44	23,278.14	24,645.67	25,624.81
2539	12,190.13	13,498.12	14,385.61	15,026.35
2540	19,698.04	21,287.16	22,333.87	23,074.77
2541	8,001.56	8,450.91	8,738.76	8,938.85
2542	-	-	-	-
2543	-	-	-	-
2544	-	-	-	-

ที่มา : จากการคำนวณ

5.2.3 ผลกระทบจากการลดอัตราภาษีนำเข้าต่อตลาดน้ำมันปาล์มดิบที่ผลิตภายในประเทศ

การศึกษาในครั้งนี้ ไม่ได้มีการศึกษาทางด้านอุปทานของน้ำมันปาล์มดิบที่ผลิตภายในประเทศ เนื่องจากข้อมูลที่ใช้ศึกษาอุปทานของน้ำมันปาล์มดิบนั้น ส่วนใหญ่จะเป็นข้อมูลเกี่ยวกับต้นทุนการผลิต ซึ่งจะไม่ค่อยได้รับการเปิดเผยจากผู้ผลิต ข้อมูลจึงค่อนข้างมีจำกัด ดังนั้น จึงได้มีการกำหนดข้อสมมติของลักษณะอุปทานน้ำมันปาล์มดิบที่ผลิตภายในประเทศเป็น 2 ลักษณะ คือ อุปทานน้ำมันปาล์มดิบที่มีความยืดหยุ่นต่อราคาเท่ากับศูนย์และอุปทานน้ำมันปาล์มดิบที่มีความยืดหยุ่นต่อราคาเท่ากับอนันต์

1) ผลกระทบต่อตลาดน้ำมันปาล์มดิบที่ผลิตภายในประเทศ(กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับศูนย์)

ผลกระทบจากการลดอัตราภาษีนำเข้า ซึ่งทำให้ราคาน้ำมันปาล์มดิบนำเข้าลดลงนั้น จะทำให้เส้นอุปสงค์ของน้ำมันปาล์มดิบที่ผลิตภายในประเทศเคลื่อนตัวมาทางซ้าย แต่ในกรณีนี้เนื่องจากความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับศูนย์ ดังนั้นจะทำให้ปริมาณความต้องการน้ำมันปาล์มดิบที่ผลิตภายในประเทศไม่เปลี่ยนแปลง แต่ราคาน้ำมันปาล์มดิบที่ผลิตภายในประเทศจะลดลง โดยผู้ผลิตน้ำมันปาล์มดิบภายในประเทศพยายามที่จะรักษาส่วนแบ่งทางการตลาดน้ำมันปาล์มดิบภายในประเทศไทย ด้วยการปรับลดระดับราคาน้ำมันปาล์มดิบที่ผลิตภายในประเทศไปในทิศทางเดียวกันกับการลดลงของราคาน้ำมันปาล์มดิบนำเข้า ซึ่งสามารถแสดงได้ดังนี้

ตารางที่ 5 . 8 ราคาน้ำมันปาล์มดิบที่ผลิตภายในประเทศ ก่อนและหลังลดอัตราภาษีนำเข้า

หน่วย: บาท/กิโลกรัม

year	อัตราภาษี ปกติ	ลดลงเหลือ 6 เปอร์เซ็นต์	ลดลงเหลือ 2.4 เปอร์เซ็นต์	ลดลงเหลือ 0 เปอร์เซ็นต์
2525	10.62	10.02	9.65	9.41
2526	11.64	10.96	10.55	10.27
2527	14.76	14.24	13.93	13.72
2528	12.52	11.85	11.45	11.19
2529	9.75	-	-	-
2530	13.39	-	-	-
2531	16.5	15.50	14.89	14.49
2532	11.93	-	-	-
2533	12.49	-	-	-
2534	12.26	-	-	-
2535	14.84	13.93	13.38	13.02
2536	13.17	-	-	-
2537	13.69	-	-	-
2538	15.87	15.18	14.76	14.48
2539	15.4	14.65	14.21	13.91
2540	16.6	15.98	15.61	15.37
2541	26.47	25.49	24.90	24.50
2542	18.99	-	-	-
2543	12.92	-	-	-
2544	10.86	-	-	-

ที่มา : จากการคำนวณ

2)ผลกระทบต่อตลาดน้ำมันปาล์มดิบที่ผลิตภายในประเทศ(กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับอนันต์)

ผลกระทบจากการลดอัตราภาษีนำเข้า ซึ่งทำให้ราคาน้ำมันปาล์มดิบนำเข้าลดลงนั้น จะทำให้เส้นอุปสงค์ของน้ำมันปาล์มดิบที่ผลิตภายในประเทศเลื่อนตัวมาทางซ้าย แต่ในกรณีนี้เนื่องจากความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับอนันต์ ดังนั้นจะทำให้ปริมาณความต้องการน้ำมันปาล์มดิบที่ผลิตภายในประเทศลดลง ส่วนราคาน้ำมันปาล์มดิบที่ผลิตภายในประเทศนั้นจะไม่เปลี่ยนแปลง ซึ่งสามารถทราบได้โดยแทนราคาน้ำมันปาล์มดิบนำเข้าที่เปลี่ยนแปลงลงในสมการอุปสงค์ของน้ำมันปาล์มดิบที่ผลิตภายในประเทศ ซึ่งสามารถได้ดังนี้

ตารางที่ 5.9 อุปสงค์น้ำมันปาล์มดิบที่ผลิตภายในประเทศ ก่อนและหลังลดอัตราภาษีนำเข้า

year	อัตราภาษี ปกติ	หน่วย : ตัน		
		ลดลงเหลือ 6 เปอร์เซนต์	ลดลงเหลือ 2.4 เปอร์เซนต์	ลดลงเหลือ 0 เปอร์เซนต์
2525	70,984	70,600.37	70,359.99	70,195
2526	75,436	75,015.83	74,751.97	74,571
2527	76,792	76,538.27	76,381.75	76,276
2528	87,706	87,263.82	86,987.45	86,798
2529	-	-	-	-
2530	-	-	-	-
2531	140,107	139,297.06	138,787.80	138,438
2532	-	-	-	-
2533	-	-	-	-
2534	-	-	-	-
2535	254,518	253,031.60	252,096.55	251,454
2536	-	-	-	-
2537	-	-	-	-
2538	390,137	388,528.53	387,530.81	386,851
2539	499,493	497,204.99	495,780.98	494,809
2540	449,665	448,096.33	447,128.60	446,472
2541	422,182	421,144.30	420,509.42	420,081
2542	-	-	-	-
2543	-	-	-	-
2544	-	-	-	-

ที่มา : จากการคำนวณ

5.2.4 ผลกระทบต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจ

เมื่อทราบผลกระทบต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากการลดอัตราภาษีนำเข้าแล้ว จะนำผลที่ได้มาคำนวณผลการเปลี่ยนแปลงของสวัสดิการทางเศรษฐกิจ ซึ่งมี 2 ส่วน คือ ส่วนแรกเป็นการโอนย้ายทรัพยากรระหว่างหน่วยเศรษฐกิจ ได้แก่ ในตลาดน้ำมันปาล์มดิบนำเข้า รายได้จากภาษีน้ำมันปาล์มดิบของรัฐบาลนั้นได้ออนไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภคน้ำมันปาล์มดิบนำเข้า ขณะที่ในตลาดน้ำมันปาล์มดิบที่ผลิตภายในประเทศ ส่วนเกินของผู้ผลิตได้ออนไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภคน้ำมันปาล์มดิบที่ผลิตภายในประเทศ ดังนั้น ในกรณีนี้ สวัสดิการโดยรวมสังคมจะไม่เปลี่ยนแปลง ส่วนที่ 2 ผลทางการบริโภคที่เพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการเพิ่มขึ้นของสวัสดิการโดยรวมของสังคม ซึ่งการพิจารณาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการคุ้มครองอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มดิบของประเทศไทยนั้น จะใช้ตัวเลขที่ได้จากผลการศึกษาในกรณีที่กำหนดให้มีการลดอัตราภาษีนำเข้าเหลือ 0 เปอร์เซนต์ ซึ่งสามารถคำนวณค่าต่างๆ ได้ดังนี้

ตารางที่ 5.10 สรุปผลกระทบของการลดอัตราภาษีนำเข้าในน้ำมันปาล์มดิบแต่ละระดับ ในช่วงปี 2536 - 2544

หน่วย : ล้านบาท

อัตราภาษีนำเข้า	ตลาดน้ำมันปาล์มนำเข้า		ตลาดน้ำมันปาล์มที่ผลิตภายในประเทศ	
	ภาษีน้ำมันปาล์มที่โอนไปเป็นส่วนเกินผู้บริโภค TR	ผลทางการบริโภคที่เพิ่มขึ้น DWL	ส่วนเกินผู้ผลิตที่โอนไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภค	
			กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับศูนย์	กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับอนันต์
6%	44.827	1.975	1,335.710	0
2.4%	71.723	5.266	2,137.136	0
0%	89.653	8.461	2,671.419	0

ที่มา : จากการคำนวณ

เมื่อมีการลดอัตราภาษีนำเข้า ในช่วงปี พ.ศ. 2536-2544 เหลือ 0 เปอร์เซนต์ ผลได้ที่ผู้บริโภคได้รับเพิ่มขึ้น หรืออีกนัยหนึ่งก็คือ ต้นทุนของการคุ้มครองอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มดิบของประเทศไทย คิดเป็นมูลค่าประมาณ 2,770 ล้านบาท โดยผลได้ที่ผู้บริโภคได้รับเพิ่มขึ้นนี้ ส่วนใหญ่ได้มาจากการซื้อน้ำมันปาล์มดิบราคาถูกลง โดยเป็นเงินโอนมาจากผู้ผลิตประมาณ 2,670 ล้านบาท หรือคิดเป็น 96 เปอร์เซนต์ของผลได้ที่ผู้บริโภคได้รับเพิ่มขึ้น และจากรายได้จากภาษีนำเข้าของรัฐบาลประมาณ 90 ล้านบาท รวมถึงผลได้ส่วนเพิ่มอันเนื่องมาจากการที่ราคาน้ำมันปาล์มดิบนำเข้าลดลง ทำให้ผู้บริโภคซื้อน้ำมันปาล์มดิบนำเข้าเพิ่มขึ้น คิดเป็นมูลค่าประมาณ 8 ล้านบาท

5.3 การเปรียบเทียบผลกระทบของการคุ้มครองอุตสาหกรรมต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจ

การเปรียบเทียบผลกระทบของการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศมาเลเซียและอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มของประเทศไทย ต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจ จะอาศัยแนวคิดที่ว่าด้วยค่าเสมอภาคอำนาจซื้อ (Purchasing Power Parity : PPP) ซึ่งเป็นการเปรียบเทียบอำนาจซื้อของเงินตราแต่ละสกุลในการที่จะได้มาซึ่งจำนวนสินค้าชนิดหนึ่งที่เท่ากัน โดยมีแนวคิดที่ว่า จำนวนเงินตราสกุลของประเทศหนึ่งที่ต้องการเพื่อซื้อสินค้าชนิดหนึ่งภายในประเทศนั้นได้ ในจำนวนที่เท่ากับเงิน 1 ดอลลาร์สหรัฐในการที่จะซื้อสินค้าในประเทศสหรัฐอเมริกา ดังนั้น ค่าเสมอภาคอำนาจซื้อที่ใช้ ก็คือ จำนวนเงินตราสกุลของประเทศมาเลเซียและประเทศไทยที่ต้องการ เพื่อซื้อสินค้าชนิดหนึ่งภายในประเทศมาเลเซียและประเทศไทยได้ ในจำนวนที่เท่ากับเงิน 1 ดอลลาร์สหรัฐ ในการที่จะซื้อสินค้าในประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งก็จะสามารถทำให้เปรียบเทียบผลกระทบของการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศมาเลเซียและอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มของประเทศไทยเห็นได้อย่างชัดเจน

เมื่อทำการคำนวณผลกระทบของการลดภาษีนำเข้าในอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศมาเลเซียและอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มของประเทศไทย โดยอาศัยแนวคิดค่าเสมอภาคอำนาจซื้อนั้น ได้ผลดังนี้

ตารางที่ 5.11 สรุปผลกระทบของการลดอัตราภาษีนำเข้าในรถยนต์นำเข้าแต่ละระดับ ในช่วงปี 2536 - 2544

หน่วย : ล้านดอลลาร์สหรัฐ

อัตราภาษีนำเข้า	ตลาดรถยนต์นำเข้า		ตลาดรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ	
	ภาษีรถยนต์ที่โอนไปเป็นส่วนเกินผู้บริโภคร	ผลทางการบริโภคที่เพิ่มขึ้น	ส่วนเกินผู้ผลิตที่โอนไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภค	
	TR	DWL	กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับศูนย์	กรณีความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับอนันต์
70%	1,539.902	666.122	19,000.855	0
28%	2,463.844	2,776.451	30,401.370	0
0%	3,079.805	6,590.592	38,001.713	0

ที่มา : จากการคำนวณ

ตารางที่ 5.12 สรุปผลกระทบของการลดอัตราภาษีนำเข้าในน้ำมันปาล์มดิบนำเข้าแต่ละระดับ ใน
ช่วงปี 2536 - 2544

หน่วย : ล้านบาทสหรัฐ

อัตราภาษี นำเข้า	ตลาดน้ำมันปาล์มนำเข้า		ตลาดน้ำมันปาล์มที่ผลิตภายในประเทศ	
	ภาษีน้ำมันปาล์มที่โอนไป เป็นส่วนเกินผู้บริโภคร TR	ผลทางการบริโภค ที่เพิ่มขึ้น DWL	ส่วนเกินผู้ผลิตที่โอนไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภค	
			กรณีความยืดหยุ่นของ อุปทานเท่ากับศูนย์	กรณีความยืดหยุ่นของ อุปทานเท่ากับอนันต์
6%	4.154	0.186	116.154	0
2.4%	6.646	0.496	185.846	0
0%	8.307	0.798	232.307	0

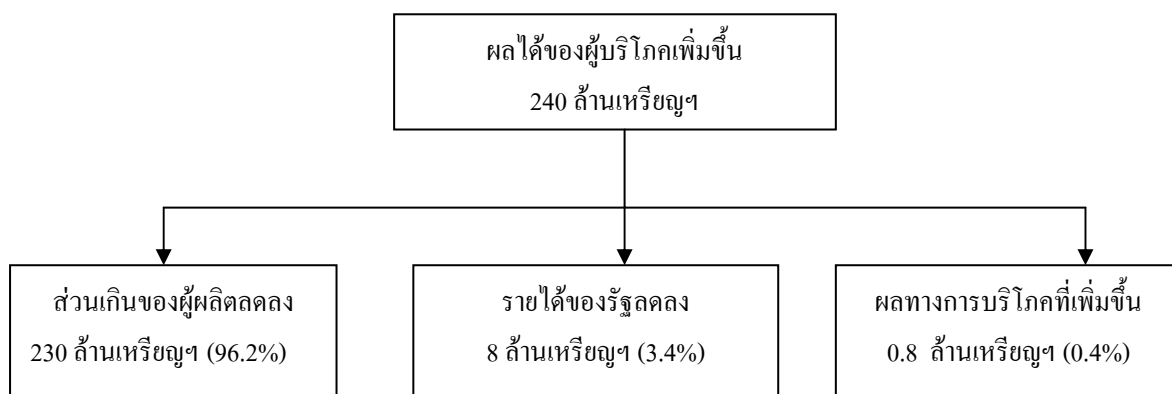
ที่มา : จากการคำนวณ

ภาพที่ 5.1 สรุปผลกระทบของการลดอัตราภาษีนำเข้าเหลือ 0 เปอร์เซนต์ในอุตสาหกรรมรถยนต์
ของประเทศมาเลเซียและอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มดิบของประเทศไทย

อุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศมาเลเซีย



อุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มดิบของประเทศไทย



เมื่อพิจารณาในส่วนของผลกระทบจากการลดอัตราภาษีนำเข้าเหลือ 0 เปอร์เซ็นต์ ต่อ
สวัสดิการเศรษฐกิจนั้น โดยเปรียบเทียบผลกระทบที่เกิดขึ้นระหว่างอุตสาหกรรมรถยนต์ของ
ประเทศมาเลเซียและอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มดิบของไทย จะเห็นได้ว่า ผลได้ที่ผู้บริโภคได้รับจาก
การลดอัตราภาษีนำเข้าเหลือ 0 เปอร์เซ็นต์ในอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศมาเลเซีย มีมูลค่า
ประมาณ 47,670 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งมากกว่าผลได้ที่ผู้บริโภคของประเทศไทยได้รับจากการลด
อัตราภาษีนำเข้าเหลือ 0 เปอร์เซ็นต์ในอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มดิบ ที่มีมูลค่าเพียง 240 ล้านดอลลาร์
สหรัฐ

เหตุผลที่ว่าทำไมทั้งประเทศมาเลเซียและไทยจึงไม่ยอมตกลงที่จะลดอัตราภาษีนำเข้าสินค้า
ดังกล่าว เนื่องจากการลดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์ของประเทศมาเลเซียและน้ำมันปาล์มดิบของ
ประเทศไทย จะส่งผลกระทบต่อผู้ผลิตสินค้าภายในประเทศค่อนข้างมาก กล่าวคือ ผลกระทบที่
เกิดขึ้นในตลาดสินค้าที่ผลิตภายในประเทศ จะเห็นได้ว่า ส่วนเกินของผู้ผลิตจะลดลง โดยจะโอนไป
เป็นส่วนเกินของผู้บริโภค โดยในกรณีที่กำหนดให้ความยืดหยุ่นของอุปทานสินค้าเท่ากับศูนย์นั้น
การลดอัตราภาษีนำเข้า ทำให้ราคาสินค้าภายในประเทศถูกลง ส่งผลให้ส่วนเกินของผู้ผลิต
ภายในประเทศลดลง คิดเป็นสัดส่วนสูงถึง 80-90 เปอร์เซ็นต์ของผลได้ที่โดยรวม ขณะที่ในกรณี
ที่กำหนดให้ความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับอนันต์ ส่วนเกินของผู้ผลิตภายในประเทศจะไม่มี
การเปลี่ยนแปลง ดังนั้น สามารถสรุปได้ว่า การลดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์ของประเทศมาเลเซียและ
น้ำมันปาล์มดิบของไทย จะส่งผลกระทบต่อผู้ผลิตสินค้าภายในประเทศมากที่สุด โดยส่วนเกิน
ผู้ผลิตที่ลดลงนั้น จะขึ้นอยู่กับความยืดหยุ่นของอุปทานของสินค้า ซึ่งหากความยืดหยุ่นของอุปทาน
น้อย ก็จะทำให้มีการโอนย้ายจากส่วนเกินของผู้ผลิตไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภคมาก ในทาง
ตรงกันข้าม ถ้าหากความยืดหยุ่นของอุปทานมาก ก็จะทำให้มีการโอนย้ายจากส่วนเกินของผู้ผลิตไป
เป็นส่วนเกินของผู้บริโภคน้อยนั่นเอง

ในส่วนของผลทางการบริโภคที่เพิ่มขึ้น ซึ่งก็คือ ผลได้ส่วนเพิ่มอันเนื่องมาจากการที่รัฐลด
การคุ้มครองอุตสาหกรรมลงนั้น พบว่า ผลทางการบริโภคที่เพิ่มขึ้นในอุตสาหกรรมรถยนต์ของ
ประเทศมาเลเซียมีมูลค่ามากกว่าผลทางการบริโภคที่เพิ่มขึ้นในอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มดิบของ
ไทย กล่าวคือ ผลทางการบริโภคที่เพิ่มขึ้นในอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศมาเลเซีย มีมูลค่า
6,590 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในขณะที่ผลทางการบริโภคที่เพิ่มขึ้นในอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์ม
ดิบของไทย มีมูลค่าเพียง 0.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เนื่องจากในช่วงเวลาที่ทำการศึกษา
อัตราภาษีนำเข้าที่เก็บบนน้ำมันปาล์มดิบของไทยอยู่ในระดับค่อนข้างต่ำเพียง 1.32 บาท/ลิตร หรือ
คิดเฉลี่ยเป็น 12 เปอร์เซ็นต์ ในขณะที่อุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศมาเลเซียยังคงใช้อัตราภาษี
นำเข้ารถยนต์ในอัตราที่สูงถึง 140 เปอร์เซ็นต์ และเมื่อสังเกตถึงรายได้รัฐบาลของประเทศมาเลเซีย
และประเทศไทยที่ลดลงจากการลดอัตราภาษีนำเข้านั้น พบว่า มีสัดส่วนค่อนข้างน้อยเมื่อเทียบกับ

ผลได้โดยรวมที่ผู้บริโภครับ ได้รับ กล่าวคือ รายได้ของรัฐที่ลดลงจากการลดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์ของประเทศมาเลเซีย มีมูลค่าประมาณ 3,080 ล้านบาท หรือคิดเป็น 6 เปอร์เซ็นต์ของผลได้โดยรวมที่ผู้บริโภครับ ในขณะที่รายได้ของรัฐที่ลดลงจากการลดอัตราภาษีนำเข้าน้ำมันปาล์มของประเทศไทย มีมูลค่าประมาณ 8 ล้านบาท หรือคิดเป็นเพียง 3.4 เปอร์เซ็นต์ของผลได้โดยรวมที่ผู้บริโภครับ

จากผลการศึกษาที่ได้แสดงในตารางต่างๆ เมื่อพิจารณาในส่วนของผลกระทบจากการลดอัตราภาษีนำเข้าต่ออุปสงค์รถยนต์/น้ำมันปาล์มดิบนำเข้า และอุปสงค์รถยนต์/น้ำมันปาล์มดิบที่ผลิตภายในประเทศนั้น เนื่องจากไม่ได้มีการศึกษาด้านอุปทานรถยนต์และน้ำมันปาล์มดิบที่ผลิตภายในประเทศ ดังนั้น จึงได้สมมติลักษณะของเส้นอุปทานขึ้น โดยแบ่งออกเป็น 2 กรณี คือ อุปทานที่มีความยืดหยุ่นต่อราคาเท่ากับศูนย์ และอุปทานที่มีความยืดหยุ่นต่อราคาเท่ากับอนันต์ ซึ่งผลที่ได้จากการศึกษาในกรณีที่กำหนดให้อุปทานของรถยนต์และน้ำมันปาล์มดิบมีความยืดหยุ่นเท่ากับศูนย์นั้น เมื่อมีการลดอัตราภาษีนำเข้าลง จะทำให้อุปสงค์ของรถยนต์และน้ำมันปาล์มดิบนำเข้าเพิ่มขึ้น แต่อุปสงค์รถยนต์และน้ำมันปาล์มดิบที่ผลิตภายในประเทศไม่เปลี่ยนแปลง และจะทำให้ส่วนเกินของผู้ผลิตลดลงค่อนข้างมาก ส่วนในกรณีที่กำหนดให้อุปทานของรถยนต์และน้ำมันปาล์มดิบมีความยืดหยุ่นเท่ากับอนันต์นั้น เมื่อมีการลดอัตราภาษีนำเข้าลง ทำให้อุปสงค์ของรถยนต์และน้ำมันปาล์มดิบนำเข้าเพิ่มขึ้น แต่อุปสงค์รถยนต์และน้ำมันปาล์มดิบที่ผลิตภายในประเทศจะลดลงค่อนข้างมาก และจะไม่มี การเปลี่ยนแปลงในส่วนเกินของผู้ผลิต

เมื่อทำการศึกษาผลกระทบจากการลดอัตราภาษีนำเข้าเหลือ 0 เปอร์เซ็นต์ ต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจนั้น โดยเปรียบเทียบผลกระทบที่เกิดขึ้นระหว่างรถยนต์ของประเทศมาเลเซียและน้ำมันปาล์มดิบของไทย จะเห็นได้ว่า ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการลดอัตราภาษีนำเข้าเหลือ 0 เปอร์เซ็นต์ ในรถยนต์ต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศมาเลเซียมีมูลค่ามากกว่าอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มดิบของไทยในทุกกรณีของลักษณะความยืดหยุ่นของเส้นอุปทาน แสดงให้เห็นว่า การกำหนดข้อสมมติลักษณะของเส้นอุปทานไม่มีผลต่อการเปรียบเทียบผลกระทบต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากการลดการคุ้มครองในอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศมาเลเซียและอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มดิบของประเทศไทย

ตารางที่ 5.13 ผลได้ที่ผู้บริโภครับจากการลดอัตราภาษีนำเข้าเหลือ 0 เปอร์เซ็นต์ ในแต่ละกรณี

อุตสาหกรรมรถยนต์ของประเศมาเลเซีย	อุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มดิบของประเทศไทย
1. ความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับศูนย์ ($E_s=0$) ผู้บริโภคได้รับผลได้เพิ่มขึ้นเท่ากับ 47,670 ล้านบาท	1. ความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับศูนย์ ($E_s=0$) ผู้บริโภคได้รับผลได้เพิ่มขึ้นเท่ากับ 240 ล้านบาท
2. ความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับอนันต์ ($E_s=\infty$) ผู้บริโภคได้รับผลได้เพิ่มขึ้นเท่ากับ 9,670 ล้านบาท	2. ความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับอนันต์ ($E_s=\infty$) ผู้บริโภคได้รับผลได้เพิ่มขึ้นเท่ากับ 9 ล้านบาท

ที่มา : จากการคำนวณ

อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัตินั้น การลดอัตราภาษีนำเข้าเหลือ 0 เปอร์เซ็นต์ ในอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเศมาเลเซียและน้ำมันปาล์มดิบของไทยเป็นไปได้ค่อนข้างยาก เนื่องจากเป็นสินค้าที่ในแต่ละประเทศไม่มีความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งถ้าหากปล่อยให้มีการลดอัตราภาษีนำเข้าเหลือ 0 เปอร์เซ็นต์ในสินค้า 2 ชนิดนี้แล้ว จะส่งผลกระทบต่อผู้ผลิตภายในประเทศเป็นอย่างมาก ดังนั้น การลดอัตราภาษีนำเข้าในรถยนต์และน้ำมันปาล์มดิบ ควรเป็นไปในลักษณะของการค่อยๆ ลดอัตราภาษีนำเข้าลงในแต่ละครั้ง ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้ จึงได้ทำการแบ่งระดับการลดอัตราภาษีนำเข้าเป็น 2 ระดับ คือ ลดอัตราภาษีนำเข้าลง 50 เปอร์เซ็นต์ และ 80 เปอร์เซ็นต์ ตามลำดับ โดยการลดอัตราภาษีนำเข้าน้ำมันปาล์มดิบและรถยนต์ลง 50 เปอร์เซ็นต์ และ 80 เปอร์เซ็นต์นั้น จะทำให้สวัสดิการของผู้บริโภคและสังคมโดยรวมดีขึ้น ในขณะที่ส่วนเกินของผู้ผลิตภายในประเทศและรายได้จากภาษีนำเข้าของรัฐจะลดลงตามลำดับ และเมื่อเปรียบเทียบผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการลดอัตราภาษีลงจาก 50 เปอร์เซ็นต์ เป็น 80 เปอร์เซ็นต์ (1.6 เท่า) ทำให้ผู้บริโภคและสังคมโดยรวมของไทยและมาเลเซียดีขึ้น แต่ส่วนเกินของผู้ผลิตภายในประเทศและรายได้จากภาษีนำเข้าของรัฐลดลงประมาณ 1.6 เท่า ในขณะที่ผลทางการบริโภคที่เพิ่มขึ้นนั้น เพิ่มขึ้นค่อนข้างมาก กล่าวคือ เมื่อประเศมาเลเซียลดอัตราภาษีนำเข้าในอุตสาหกรรมรถยนต์ลงจาก 50 เปอร์เซ็นต์ เป็น 80 เปอร์เซ็นต์ ทำให้ผลการบริโภคเพิ่มขึ้นประมาณ 4 เท่า และเมื่อประเทศไทยลดอัตราภาษีนำเข้าในอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มดิบลงในอัตราเช่นเดียวกัน ทำให้ผลทางการบริโภคเพิ่มขึ้นประมาณ 2.7 เท่า เนื่องจาปริมาณการซื้อสินค้าจะเพิ่มขึ้น เพราะราคาสินค้ามีราคาที่ถูกลง และยังมีสินค้าให้เลือกซื้อมากขึ้น

อย่างไรก็ตาม การลดมาตรการทางด้านภาษีนำเข้าในอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเศมาเลเซียและอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มดิบของไทยนั้น ส่งผลกระทบต่อผู้ผลิตรถยนต์ของประเศ

มาเลเซียและผู้ผลิตน้ำมันปาล์มดิบของไทยในทางลบ โดยต้องประสบปัญหาในการแข่งขันกับ
สินค้าที่จะนำเข้าจากสมาชิก โดยเฉพาะรถยนต์จากประเทศไทยและน้ำมันปาล์มจากประเทศ
มาเลเซีย ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสามารถในการแข่งขันที่สูงกว่า จนทำให้ผู้ผลิต
ภายในประเทศต้องปรับตัวเพื่อลดต้นทุนการผลิต หรือลดปริมาณการผลิตลง หรืออาจต้องล้มเลิก
อุตสาหกรรมนี้ไปในที่สุด ในขณะที่ผลกระทบต่อผู้บริโภคนั้น ส่วนใหญ่เป็นผลกระทบในทางบวก
โดยผู้บริโภคจะสามารถซื้อสินค้าได้ในราคาที่ต่ำลง รวมทั้งยังมีสินค้าบริโภคให้ได้เลือกซื้อมากขึ้น
ดังนั้น รัฐบาลของทั้ง 2 ประเทศควรจะสนับสนุนการลดอัตราภาษีนำเข้าในอุตสาหกรรมของตน
เนื่องจากการลดอัตราภาษีนำเข้าจะทำให้สังคมโดยรวมดีขึ้น แต่เนื่องจากอาจจะส่งผลกระทบต่อ
ผู้ผลิตในภาคอุตสาหกรรมที่ไม่สามารถปรับตัวได้ทัน จึงมีความจำเป็นสำหรับภาครัฐในการหา
มาตรการรองรับผลกระทบดังกล่าว ซึ่งแนวทางหนึ่งก็คือ การจัดระบบการผลิต การตลาด เพื่อพัฒนา
ประสิทธิภาพของอุตสาหกรรมให้สูงขึ้นก่อนจะมีการเปิดเสรีการค้าในปี 2553

บทที่ 6

สรุปและข้อเสนอแนะ

6.1 สรุป

ท่ามกลางสถานการณ์โลกในปัจจุบัน การค้าระหว่างประเทศ เป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดปัจจัยหนึ่งในการกำหนดความเจริญเติบโตของประเทศ ซึ่งการค้าระหว่างประเทศมีแนวโน้มว่าจะมีลักษณะการแข่งขันการค้าอย่างเสรีมากขึ้น ประเทศต่าง ๆ จึงได้มีความพยายามร่วมมือกัน เพื่อลดกฎระเบียบต่าง ๆ ทางการค้า โดยเฉพาะการขยายความร่วมมือในระดับภูมิภาค เช่น เขตการค้าเสรีอาเซียน ซึ่งประเทศมาเลเซียถือว่าเป็นประเทศคู่ค้าที่สำคัญของไทย โดยสินค้าส่งออกของไทยและน้ำมันปาล์มของประเทศมาเลเซียเป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญของทั้ง 2 ประเทศ แต่การส่งออกรถยนต์ของไทยไปประเทศมาเลเซียและการส่งออกน้ำมันปาล์มของประเทศมาเลเซียมาไทย กลับมีสัดส่วนน้อยมาก ส่วนหนึ่งน่าจะเกิดจากมาตรการกีดกันทางการค้าทั้งที่เป็นภาษีและมิใช่ภาษี เพื่อคุ้มครองผู้ผลิตภายในประเทศ ซึ่งไม่พร้อมที่จะทำการค้าอย่างเสรี ทำให้ทั้ง 2 ประเทศชะลอการลดภาษีนำเข้าในสินค้าของตน โดยประเทศมาเลเซียคงอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์ไว้ที่ 140 เปอร์เซ็นต์ ในขณะที่ประเทศไทยยังคงอัตราภาษีนำเข้าน้ำมันปาล์มไว้ที่ 20 เปอร์เซ็นต์ ตามทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศ การที่รัฐให้ความคุ้มครองอุตสาหกรรมนี้ทำให้ไม่เกิดการแข่งขันเท่าที่ควร การกีดกันทางการค้าจะก่อให้เกิดต้นทุนการคุ้มครอง ซึ่งเป็นความสูญเสียของสวัสดิการเศรษฐกิจ แต่ขนาดของต้นทุนจากการคุ้มครองในแต่ละอุตสาหกรรมมีมากน้อยเพียงใด และจะกระทบต่อสวัสดิการเศรษฐกิจของประชากรในประเทศทั้งสองอย่างไร รวมทั้งผลสุทธิที่สังคมของแต่ละประเทศจะได้รับ เป็นประเด็นที่น่าสนใจที่ยังไม่ได้มีการศึกษาอย่างจริงจัง

การศึกษานี้จึงมีวัตถุประสงค์ที่จะศึกษาถึงผลกระทบที่จะเกิดจากการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศมาเลเซียและอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มดิบของไทย ตั้งแต่ปี 2536-2544 โดยได้แบ่งตลาดสินค้าออกเป็น 2 ตลาด คือ ตลาดสินค้านำเข้าและตลาดสินค้าที่ผลิตภายในประเทศ โดยไม่ได้ศึกษาทางด้านอุปทานของสินค้าที่ผลิตภายในประเทศ เนื่องจากข้อมูลที่ใช้ศึกษาอุปทานของสินค้านั้น ส่วนใหญ่จะเป็นข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับต้นทุนการผลิต ซึ่งไม่ค่อยได้รับการเปิดเผยจากผู้ผลิต ข้อมูลจึงค่อนข้างมีจำกัด อย่างไรก็ตาม ได้สมมติให้อุปทานสินค้าที่ผลิตภายในประเทศเป็น 2 ลักษณะ คือ อุปทานสินค้าที่มีความยืดหยุ่นต่อราคาเท่ากับศูนย์และอุปทานสินค้าที่มีความยืดหยุ่นต่อราคาเท่ากับอนันต์

การศึกษาในครั้งนี้อยู่บนกรอบแนวคิดของดุลยภาพบางส่วน (Partial Equilibrium Analysis) ที่สามารถนำมาประยุกต์เพื่อศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นเฉพาะในอุตสาหกรรมรถยนต์ของ

ประเทศมาเลเซียและอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มของประเทศไทย จึงได้ทำการสร้างแบบจำลองเพื่อศึกษาถึงผลกระทบของการลดอัตราภาษีนำเข้าต่ออุปสงค์ของรถยนต์/น้ำมันปาล์มดิบนำเข้าและอุปสงค์ของรถยนต์/น้ำมันปาล์มดิบที่ผลิตภายในประเทศ โดยแบ่งระดับการลดอัตราภาษีนำเข้าเป็น 3 ระดับ คือ ลดอัตราภาษีนำเข้าลง 50 เปอร์เซ็นต์ 80 เปอร์เซ็นต์ และ 100 เปอร์เซ็นต์ของอัตราภาษีนำเข้าที่ใช้อยู่ในแต่ละปี ตามลำดับ หลังจากนั้นจึงนำผลที่ได้ไปคำนวณผลกระทบของการคุ้มครองอุตสาหกรรมต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจ รวมทั้งเปรียบเทียบผลกระทบของการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศมาเลเซียและอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มดิบของไทยต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจของแต่ละประเทศ โดยอาศัยแนวคิดที่ว่าด้วยค่าเสมอภาคอำนาจซื้อ (Purchasing Power Parity: PPP) ซึ่งเป็นการเปรียบเทียบจากอำนาจซื้อของเงินตราแต่ละสกุลในการที่จะได้มาซึ่งจำนวนสินค้าชนิดหนึ่งที่เท่ากัน

เมื่อเปรียบเทียบผลกระทบจากการลดอัตราภาษีนำเข้าเหลือ 0 เปอร์เซ็นต์ ที่เกิดขึ้นระหว่างอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศมาเลเซียและอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มดิบของไทย จะเห็นได้ว่า ผลได้ที่ผู้บริโภคของประเทศมาเลเซียจะได้รับจากการลดอัตราภาษีนำเข้าเหลือ 0 เปอร์เซ็นต์ ในอุตสาหกรรมรถยนต์มีมูลค่าประมาณ 47,670 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งมากกว่าผลได้ที่ผู้บริโภคของประเทศไทยได้รับจากการลดอัตราภาษีนำเข้าเหลือ 0 เปอร์เซ็นต์ ในอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มดิบ ที่มีมูลค่าเพียง 240 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

เหตุผลที่ว่าทำไมทั้งประเทศมาเลเซียและไทยจึงไม่ยอมตกลงที่จะลดอัตราภาษีนำเข้าสินค้าดังกล่าว เนื่องจากการลดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์ของประเทศมาเลเซียและน้ำมันปาล์มดิบของไทย จะส่งผลกระทบต่อผู้ผลิตสินค้าภายในประเทศค่อนข้างมาก กล่าวคือ ผลกระทบที่เกิดขึ้นในตลาดสินค้าที่ผลิตภายในประเทศ ส่วนเกินของผู้ผลิตจะลดลง โดยจะโอนไปเป็นส่วนเกินของผู้บริโภค โดยในกรณีที่กำหนดให้ความยืดหยุ่นของอุปทานสินค้าเท่ากับศูนย์นั้น การลดอัตราภาษีนำเข้า จะส่งผลให้ส่วนเกินของผู้ผลิตภายในประเทศลดลง คิดเป็นสัดส่วนสูงถึง 80-90 เปอร์เซ็นต์ของผลได้โดยรวมที่เพิ่มขึ้น ขณะที่ในกรณีที่กำหนดให้ความยืดหยุ่นของอุปทานเท่ากับอนันต์ ส่วนเกินของผู้ผลิตภายในประเทศจะไม่มีเปลี่ยนแปลง ดังนั้น สามารถสรุปได้ว่า การลดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์ของประเทศมาเลเซียและน้ำมันปาล์มดิบของไทย จะส่งผลกระทบต่อผู้ผลิตสินค้าภายในประเทศมากที่สุด และส่วนเกินผู้ผลิตที่ลดลงนั้น จะขึ้นอยู่กับความยืดหยุ่นของอุปทานของสินค้า และเมื่อทำการศึกษาผลกระทบจากการลดอัตราภาษีนำเข้าต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจนั้น โดยเปรียบเทียบผลกระทบที่เกิดขึ้นระหว่างรถยนต์ของประเทศมาเลเซียและน้ำมันปาล์มดิบของไทย จะเห็นได้ว่า ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการลดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์ต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศมาเลเซียมีมูลค่ามากกว่าอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มดิบของไทยมาก และในทุกกรณี แสดงให้เห็นว่า การกำหนดข้อสมมติลักษณะของเส้นอุปทานไม่มีผลต่อการ

เปรียบเทียบผลกระทบต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการลดการคุ้มครองในอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศมาเลเซียและอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มดิบของไทย

กล่าวโดยสรุป ผลการศึกษาชี้ว่า การลดอัตราภาษีนำเข้าเหลือ 0 เปอร์เซ็นต์ในสินค้านำเข้ารถยนต์ของประเทศมาเลเซียและสินค้าน้ำมันปาล์มดิบของประเทศไทย จะทำให้ผลได้ของผู้บริโภคของทั้งสองประเทศเพิ่มขึ้น โดยผลได้ที่จะได้รับเพิ่มขึ้นของผู้บริโภคในประเทศมาเลเซียจะมีมูลค่ามากกว่าผลได้ที่จะได้รับเพิ่มขึ้นของผู้บริโภคในประเทศไทยในทุกกรณีของลักษณะอุปทานของสินค้าที่ผลิตภายในประเทศ ในขณะที่ส่วนเกินของผู้ผลิตภายในประเทศและรายได้จากภาษีนำเข้าของรัฐบาลจะลดลงในระดับที่น้อยกว่า

อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัตินั้น การเปิดตลาดเสรีในอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศมาเลเซียและน้ำมันปาล์มดิบของไทยเป็นไปได้ค่อนข้างยาก เนื่องจากเป็นสินค้าที่ผลิตในแต่ละประเทศไม่มีความสามารถในการแข่งขัน ดังนั้น การลดภาษีนำเข้าในรถยนต์และน้ำมันปาล์มดิบจึงต้องใช้เวลาและควรเป็นไปในลักษณะของการค่อยๆ ลดอัตราภาษีนำเข้าลงในแต่ละครั้ง ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้ ได้ทำการแบ่งระดับการลดอัตราภาษีนำเข้าเป็น 2 ระดับ คือ ลดอัตราภาษีนำเข้าลง 50 เปอร์เซ็นต์ และ 80 เปอร์เซ็นต์ ตามลำดับ

การลดมาตรการทางด้านภาษีนำเข้าในอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศมาเลเซียและอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มดิบของไทยนั้น ส่งผลกระทบต่อผู้ผลิตรถยนต์ของประเทศมาเลเซียและผู้ผลิตน้ำมันปาล์มดิบของไทยในทางลบ โดยต้องประสบปัญหาในการแข่งขันกับสินค้าที่จะนำเข้าจากสมาชิก โดยเฉพาะรถยนต์จากประเทศไทยและน้ำมันปาล์มจากประเทศมาเลเซีย ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสามารถในการแข่งขันที่สูงกว่า จนทำให้ผู้ผลิตภายในประเทศต้องปรับตัวเพื่อลดต้นทุนการผลิต หรือลดปริมาณการผลิตลง หรืออาจต้องล้มเลิกอุตสาหกรรมนี้ไปในที่สุด ในขณะที่ผลกระทบต่อผู้บริโภคนั้น ส่วนใหญ่เป็นผลกระทบในทางบวก โดยผู้บริโภคจะสามารถซื้อสินค้าได้ในราคาที่ต่ำลง รวมทั้งยังมีสินค้าบริโภคให้เลือกซื้อมากขึ้น ดังนั้น รัฐบาลของทั้ง 2 ประเทศควรจะสนับสนุนการลดอัตราภาษีนำเข้าในอุตสาหกรรมของตน เนื่องจากการลดอัตราภาษีนำเข้าจะทำให้สังคมโดยรวมดีขึ้น แต่เนื่องจากอาจจะส่งผลกระทบต่อผู้ผลิตในภาคอุตสาหกรรมที่ไม่สามารถปรับตัวได้ทัน จึงมีความจำเป็นสำหรับภาครัฐในการหามาตรการรองรับผลกระทบดังกล่าว

6.2 ข้อเสนอแนะ

6.2.1 ด้านนโยบาย

ที่ผ่านมา ประเทศไทยและประเทศมาเลเซียไม่เคร่งครัดต่อการปฏิบัติตามพันธกรณีด้านมาตรการทางภาษีภายใต้เขตการค้าเสรีอาเซียนเท่าที่ควร ในการที่จะต้องลดอัตราภาษีนำเข้าให้เหลือร้อยละ 5 ตั้งแต่ปี 2546 เป็นต้นไป โดยเฉพาะสินค้าน้ำมันปาล์มของประเทศไทยและรถยนต์ของประเทศไทย เนื่องจากทั้ง 2 ประเทศตระหนักดีว่าสินค้านี้ที่ผลิตโดยอุตสาหกรรมภายในประเทศของตนยังไม่สามารถแข่งขันได้ในตลาดภูมิภาค ซึ่งถ้าทำการลดอัตราภาษีนำเข้าเหลือ 0 เปอร์เซ็นต์ในสินค้านี้ของประเทศไทยและน้ำมันปาล์มดิบของไทย จะส่งผลกระทบต่อผู้ผลิตสินค้าภายในประเทศค่อนข้างมาก จึงได้พยายามหลีกเลี่ยงที่จะปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว โดยทางประเทศไทยก็ยังคงอัตราภาษีนำเข้าน้ำมันปาล์มอยู่ที่ 20 เปอร์เซ็นต์ ในขณะที่ทางประเทศมาเลเซียได้เลื่อนกรอบการลดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์ออกไปอีก 2 ปี โดยในปี 2548 ประเทศมาเลเซียจะทำการลดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์เหลือเพียง 20 เปอร์เซ็นต์ ซึ่งจะส่งผลกระทบทำให้รายได้ของรัฐบาลจากภาษีนำเข้า และส่วนเกินผู้ผลิตลดลง ในขณะที่ส่วนเกินของผู้บริโภคจะเพิ่มขึ้น

การที่ผลการศึกษา ชี้ว่า เมื่อทั้งประเทศมาเลเซียและไทยทำการลดอัตราภาษีนำเข้าในสินค้าของตนลงแล้ว จะทำให้สวัสดิการทางเศรษฐกิจโดยรวมของทั้ง 2 ประเทศสูงขึ้นนั้น ทำให้ภาครัฐจำเป็นต้องเปลี่ยนบทบาทจากการปกป้องอุตสาหกรรมมาเป็นการยกเลิกการคุ้มครอง เนื่องจากต้องปฏิบัติตามนโยบายการค้าเสรีและข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศ ประกอบกับหามาตรการเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขัน

มาตรการเร่งด่วน

รัฐบาลไทยต้องหามาตรการในการเจรจาแก้ไขปัญหาและอุปสรรคทางการค้ากับทางประเทศมาเลเซียต่อไป โดยดำเนินการร่วมมือกับทางประเทศมาเลเซียในอันที่จะประสานแผนการลดภาษีให้มีผลให้ได้ในทางปฏิบัติ โดยอาจเป็นไปในลักษณะของการค่อยๆ ลดอัตราภาษีนำเข้าลงในแต่ละครั้ง ซึ่งการที่ค่อยๆ ลดอัตราภาษีนำเข้า จะทำให้เกิดการกระจายผลกระทบที่เกิดขึ้นและจะเป็นการให้เวลาแก่ผู้ผลิตในการที่จะปรับตัวทางด้านการผลิต หรือหางานใหม่ ซึ่งจะทำให้เกิดการจัดสรรทรัพยากร (Reallocation of Resources) ที่ดีขึ้นแทนที่จะเกิดการว่างงาน (Unemployment) ทั้งทางด้านแรงงานและทุน นอกจากนี้ยังจะช่วยส่งเสริมภาพพจน์ของความร่วมมือระหว่างกัน ซึ่งจะช่วยให้ขนาดทางเศรษฐกิจของกลุ่มอาเซียนใหญ่ขึ้น และมีอำนาจในการเจรจาในเวทีการค้าพหุภาคีเพิ่มขึ้น

การลดการกักตุนในอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มของประเทศไทยตามพันธกรณีของเขตการค้าเสรีอาเซียนนั้น ชาวสวนปาล์มและโรงสกัดน้ำมันปาล์มดิบจะได้รับผลกระทบมากที่สุด ดังนั้นรัฐต้องมีมาตรการเร่งด่วนเพื่อรองรับผลกระทบที่เกิดขึ้นและมีมาตรการระยะยาวเพื่อปรับโครงสร้างการผลิต เพื่อช่วยให้อุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มดิบสามารถยืนหยัดได้ท่ามกลางการแข่งขันที่คาดว่าจะรุนแรงมากขึ้นเมื่อเปิดการค้าเสรี

มาตรการระยะสั้น

1. ประกาศเขตเหมาะสมในการปลูกปาล์มน้ำมันทั้งประเทศและกำหนดเขตเศรษฐกิจปาล์มน้ำมัน รวมทั้งวางแผนการเพาะปลูกปาล์มน้ำมันให้อยู่เฉพาะในเขตเหมาะสมกับการปลูกปาล์มตามประกาศของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เนื่องจากในปัจจุบันได้มีการนำพื้นที่ที่เหมาะสมในการปลูก (พื้นที่ที่ให้ผลผลิตเฉลี่ยมากกว่า 3 ตัน/ไร่/ปี) มาใช้ในการผลิตเพียง 0.715 ล้านไร่ หรือคิดเป็นเพียงร้อยละ 5.51 เท่านั้น ดังนั้น โอกาสที่ไทยจะขยายพื้นที่ปลูกในอนาคตจึงมีค่อนข้างมาก

2. รัฐจะต้องมีบทบาทในการสนับสนุนต้นกล้าปาล์มพันธุ์ดีและปัจจัยการผลิตต่างๆ ในราคาถูกให้แก่เกษตรกร และถ่ายทอดเทคโนโลยีที่ถูกต้องตามหลักวิชาการ เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิตของเกษตรกร ทั้งด้านการปลูก การใส่ปุ๋ยให้ตรงตามความต้องการของต้นปาล์ม และการเก็บเกี่ยวผลปาล์มอย่างถูกวิธี เพื่อให้ได้ผลผลิตต่อไร่และคุณภาพของผลปาล์มตามเป้าหมายที่กำหนด รวมทั้งการบริหารจัดการด้านการตลาดผลผลิตปาล์มส่งโรงงาน โดยเฉพาะการกำหนดมาตรฐานผลผลิต และการกำหนดราคา

3. ด้านโรงงานสกัดน้ำมันปาล์มดิบ ในช่วง 2-3 ปีนี้ ยังไม่สมควรที่จะมีการเพิ่มกำลังการผลิตของโรงงานสกัด ทั้งกรณีการตั้งโรงงานขึ้นใหม่ หรือขยายกำลังการผลิตของโรงงานที่มีอยู่เดิม เนื่องจากในปัจจุบันระดับการผลิตของโรงงานสกัดน้ำมันปาล์มดิบมีมากเกินไปกว่าปริมาณของผลปาล์มน้ำมันที่ปลูกได้ จึงก่อให้เกิดภาวะกำลังการผลิตส่วนเกิน (Excess capacity) ที่มีประมาณร้อยละ 50 ของกำลังการผลิตทั้งหมด ดังนั้นภาครัฐจึงควรมุ่งเน้นนโยบายที่จะรักษาระดับของปริมาณของวัตถุดิบให้สอดคล้องกับความต้องการของโรงงานสกัดอันจะส่งผลให้โรงงานมีประสิทธิภาพการผลิตสูงขึ้น โดยการชะลอแผนการสนับสนุนในการจัดตั้งโรงงานสกัดขึ้นใหม่เป็นการชั่วคราว ซึ่งจะส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันทั้งระบบ เนื่องจากต้นทุนการผลิตของโรงงานสกัดปาล์มน้ำมันจะลดต่ำลงเมื่อปริมาณผลผลิตปาล์มน้ำมันเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้ราคาผลปาล์มทะลายที่เกษตรกรขายได้เพิ่มสูงขึ้นตาม แต่ควรระมัดระวังว่า การควบคุมการเปิดโรงงานจะต้องไม่กีดกันการขยายตัวของอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มด้วย

4. จัดตั้งคณะกรรมการปาล์มน้ำมันและน้ำมันปาล์มประเทศไทย เพื่อกำกับดูแลเรื่องปาล์มน้ำมันและน้ำมันปาล์มโดยเฉพาะ จะช่วยให้สามารถพัฒนาปาล์มน้ำมันให้เจริญขึ้นได้เร็ว วิธีการนี้เป็นตัวอย่างจากประเทศมาเลเซียและอินโดนีเซียที่มีการจัดตั้งองค์กร ที่ทำหน้าที่ดูแลเรื่องปาล์มน้ำมันโดยเฉพาะ ทำให้ทั้งสองประเทศสามารถพัฒนาปาล์มน้ำมันให้เจริญขึ้นอย่างรวดเร็ว ดังนั้นรัฐบาลไทยควรจัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่ดูแลผู้ประกอบการทั้งเกษตรกร โรงสกัด โรงกลั่นและอุตสาหกรรมแปรรูปที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งสนับสนุนส่งเสริมและแก้ไขปัญหาในเรื่องปาล์มน้ำมัน โดยเฉพาะ ตัวอย่างได้แก่ ศูนย์วิจัยและพัฒนาปาล์มน้ำมันในแหล่งปลูกที่สำคัญ เพื่อทำหน้าที่วิจัยพัฒนาและแก้ไขปัญหาในเรื่องการปลูกปาล์มได้อย่างรวดเร็วและสอดคล้องกับสภาพข้อเท็จจริง คณะกรรมการปาล์มน้ำมันและน้ำมันปาล์ม เพื่อกำกับดูแล ติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน

มาตรการระยะยาว

1. รัฐควรให้การสนับสนุนและจัดตั้งศูนย์วิจัยค้นคว้าเพื่อพัฒนาปาล์มน้ำมันอย่างครบถ้วน เพื่อเป็นศูนย์รวมมือการวิจัยและพัฒนาระหว่างภาครัฐและเอกชน รวมทั้งเป็นศูนย์ให้บริการด้านวิชาการแก่เกษตรกร และผู้ที่เกี่ยวข้องอย่างทั่วถึง ซึ่งสามารถทำได้หลายแนวทาง ตัวอย่างที่น่าสนใจ คือ การปรับปรุงพันธุ์ เพื่อให้ได้ปาล์มพันธุ์ดีที่ให้ผลผลิตสูง มีความเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมของไทย การวิจัยและค้นคว้าหาผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ ที่จะส่งเสริมการใช้น้ำมันปาล์มเป็นวัตถุดิบเพื่อเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับตัวผลิตภัณฑ์เอง เช่น การใช้น้ำมันปาล์มเพื่อนำมาผลิตเป็นน้ำมันชีวภาพ (Bio Fuel) ซึ่งกำลังได้รับความสนใจและสนับสนุนให้มีการพัฒนาอย่างแพร่หลาย ซึ่งน่าจะทำให้เกษตรกรผู้ปลูกปาล์มจะมีรายได้เพิ่มขึ้นจากความต้องการซื้อของตลาดที่เพิ่มขึ้น

2. การที่โครงสร้างการผลิตในน้ำมันปาล์มของไทย ซึ่งมีกลุ่มเกษตรกรรายย่อยเป็นกลุ่มใหญ่ของการปลูกทั้งหมด และลักษณะการดำเนินกิจการของอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มไทยที่ผู้ผลิตแต่ละระดับเป็นคนละเจ้าของกัน ทำให้การควบคุมปัจจัยการผลิตทำได้ยาก และเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ต้นทุนการผลิตของไทยสูง ดังนั้น ควรส่งเสริมให้ผู้ผลิตมีการรวมตัวกันระหว่างสวนปาล์ม โรงสกัดน้ำมันปาล์มดิบ โรงกลั่นน้ำมันปาล์มหรือผู้ใช้ในอุตสาหกรรมอื่นๆ โดยเป็นการทำธุรกิจแบบครบวงจร (Vertical Integration) เพื่อส่งเสริมการพัฒนาประสิทธิภาพการผลิตและลดต้นทุนการผลิต เช่น ค่าขนส่ง ฯลฯ

3. นอกจากนี้แล้ว ทางภาครัฐควรมีการติดตามในทุกมาตรการและนโยบายต่างๆ ที่ออกมาว่าได้นำมาปฏิบัติหรือไม่ รวมทั้งการประเมินผลของแต่ละมาตรการอย่างใกล้ชิดและต่อเนื่อง ว่าเป็นไปในทิศทางที่ต้องการและบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้หรือไม่

6.2.2 ด้านแนวทางการศึกษาในอนาคต

1. มาตรการที่ใช้เป็นขอบเขตในการศึกษาครั้งนี้ครอบคลุมมาตรการด้านภาษีศุลกากรเท่านั้น ยังมีมาตรการอื่นๆ ที่ใช้ในการกีดกันเพื่อคุ้มครองอุตสาหกรรมภายในประเทศ ซึ่งมีต้นทุนของการคุ้มครองเช่นกัน ตัวอย่างที่สำคัญ คือ การที่ประเทศมาเลเซียใช้การกำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ และการต้องได้รับใบอนุญาตนำเข้าจากกระทรวงการค้าและอุตสาหกรรมก่อน ในขณะที่ประเทศไทยกำหนดให้น้ำมันปาล์มเป็นสินค้าควบคุมการนำเข้า โดยทางการจะพิจารณาอนุญาตให้นำเข้าเป็นครั้งคราว เป็นต้น ดังนั้น จึงน่าจะมีการศึกษาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับมาตรการเหล่านี้ต่อไปในอนาคต

2. จากผลการศึกษา พบว่า การลดอัตราภาษีนำเข้า เหลือ 0 เปอร์เซนต์ ในอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศมาเลเซียและอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มดิบของประเทศไทย ทำให้ผลได้ของผู้บริโภคโดยรวมที่ได้รับจะเพิ่มขึ้น แต่ในขณะเดียวกันจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อผู้ผลิตภายในประเทศค่อนข้างมากนั้น เป็นการศึกษาโดยสมมติให้ทั้งสองประเทศเป็นประเทศเล็กในตลาดโลก อย่างไรก็ตาม Vousden (2533) ชี้ว่า ถ้าประเทศผู้นำเข้าเป็นประเทศใหญ่ (Large country) การค้าโดยเสรีจะทำให้ข้อตกลงการค้า (Term of Trade) ของประเทศลดลง ซึ่งถ้าประเทศผู้นำเข้ามีการเก็บภาษีภาษีนำเข้า ณ ระดับหนึ่ง ก็จะทำให้ข้อตกลงการค้าของประเทศนั้นดีขึ้น เพราะจะส่งผลให้ราคาสินค้าในตลาดโลกลดลง แต่ในขณะเดียวกันก็จะทำให้เกิดต้นทุนจากการเก็บภาษีนำเข้า ดังนั้น จึงเป็นไปได้ที่จะมีอัตราภาษีนำเข้าที่เหมาะสม (Optimal Tariff) ซึ่งก็คือ อัตราภาษีนำเข้าที่ทำให้ส่วนเพิ่มของผลได้ (Marginal Gain) จากข้อตกลงการค้าที่ดีขึ้น เท่ากับส่วนเพิ่มของผลเสีย (Marginal Loss) จากการแทรกแซงราคาภายในประเทศ แต่ที่สำคัญ ก็คือ อัตราภาษีนำเข้าที่เหมาะสมนั้น จะต้องไม่ใช่อัตราภาษีนำเข้าที่ใช้เพื่อกำจัดการนำเข้า (Prohibitive Tariff) ดังนั้น จึงน่าจะมีการศึกษาว่าข้อสมมติประเทศเล็กที่ใช้ในการศึกษานี้มีความเหมาะสมหรือไม่ ซึ่งถ้าเป็นในกรณีหลังแล้ว ควรมีการศึกษาต่อไปว่าอัตราภาษีนำเข้าที่เหมาะสมของแต่ละประเทศเป็นเท่าใด

3. การศึกษาครั้งนี้ ได้ศึกษาเฉพาะการคุ้มครองในสินค้านำเข้ารถยนต์ของประเทศมาเลเซียและสินค้าน้ำมันปาล์มของประเทศไทยเท่านั้น แต่สินค้าที่ได้รับการคุ้มครองจากประเทศต่างๆ ในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนนั้น ยังมีอีกเป็นจำนวนมาก เช่น ข้าว ของประเทศอินโดนีเซียและมาเลเซีย และน้ำตาล ของประเทศฟิลิปปินส์ ซึ่งสินค้าทั้ง 2 ชนิดเป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญของไทย ดังนั้น จึงน่าจะมีการศึกษาถึงต้นทุนของการคุ้มครองอุตสาหกรรมอื่นๆ ในประเทศคู่ค้าของไทย ในกลุ่มสมาชิกอาเซียนดังกล่าวด้วย เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายและทำพิธีที่เหมาะสมในการเจรจาการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อไป

6.3 ข้อจำกัดของการศึกษา

1. การศึกษาครั้งนี้ ไม่ได้มีการศึกษาทางด้านอุปทานของรถยนต์และน้ำมันปาล์มที่ผลิตภายในประเทศ เนื่องจากข้อมูลที่ใช้ศึกษาอุปทานของรถยนต์และน้ำมันปาล์มนั้น ส่วนใหญ่จะเป็น

ข้อมูลเกี่ยวกับต้นทุนการผลิต ซึ่งจะไม่ค่อยได้รับการเปิดเผยจากผู้ผลิต ดังนั้น จึงได้มีการกำหนดข้อสมมติของลักษณะอุปทานรถยนต์และน้ำมันปาล์มที่ผลิตภายในประเทศเป็น 2 ลักษณะ คือ อุปทานที่มีความยืดหยุ่นต่อราคาเท่ากับศูนย์และอุปทานที่มีความยืดหยุ่นต่อราคาเท่ากับอนันต์ ทำให้ผลการศึกษาที่ได้ในตลาดรถยนต์และน้ำมันปาล์มที่ผลิตภายในประเทศนั้น เป็นผลที่เกิดขึ้นเฉพาะกรณีที่ลักษณะของอุปทานรถยนต์และน้ำมันปาล์มที่ผลิตภายในประเทศ เป็นไปตามข้อสมมติเท่านั้น ดังนั้น หากมีการศึกษาถึงลักษณะของอุปทานรถยนต์และน้ำมันปาล์มที่ผลิตภายในประเทศแล้วนำมาใช้ในการศึกษา ก็จะสามารถทำให้ทราบผลกระทบที่เกิดขึ้นในตลาดรถยนต์และน้ำมันปาล์มที่ผลิตภายในประเทศได้ชัดเจนมากขึ้น

2. การศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการลดการคุ้มครองอุตสาหกรรมเฉพาะรายสินค้า คือ อุตสาหกรรมรถยนต์นั่งของประเทศมาเลเซียและอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มดิบของไทย ทำให้ผลการศึกษาที่ได้จำกัดตัวอยู่ในสองอุตสาหกรรมนี้เท่านั้น โดยไม่ได้ทำการศึกษาถึงอุตสาหกรรมเชื่อมโยงต่างๆ เช่น อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ อุตสาหกรรมปาล์มน้ำมัน และอุตสาหกรรมที่ใช้ น้ำมันปาล์มเป็นวัตถุดิบในการผลิต ดังนั้น หากมีการศึกษาต่อเนื่องไปถึงอุตสาหกรรมเชื่อมโยงต่างๆ เหล่านี้ ก็จะสามารถทำให้ทราบผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในอุตสาหกรรมรถยนต์และอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มได้ทั้งระบบ

3. เนื่องจากข้อมูลราคารยนต์ที่ผลิตภายในประเทศนั้นมีลักษณะแตกต่างไปตามยี่ห้อ รุ่น และขนาดรถยนต์ ดังนั้น มีความจำเป็นต้องหาราคาที่ใช้เป็นตัวแทนของราคารยนต์ทุกยี่ห้อ จึงใช้วิธีคำนวณราคาเฉลี่ยของรถยนต์ถ่วงน้ำหนักด้วยยอดขายรายรถยนต์ ซึ่งอาจทำให้ไม่สามารถนำราคาที่คำนวณได้นำไปใช้เป็นตัวแทนราคารยนต์ที่ผลิตภายในประเทศได้เหมาะสมที่สุด

4. เนื่องจากข้อมูลราคารยนต์นำเข้านั้น เป็นราคารยนต์ที่ได้จากการรวมราคารยนต์ในตลาดโลก กับภาษีต่างๆ ที่เก็บบนรถยนต์ที่นำเข้าซึ่งจะแตกต่างกันออกไปตามขนาดของเครื่องยนต์ แต่จากข้อจำกัดของข้อมูลปริมาณการนำเข้ารถยนต์ของประเทศมาเลเซียในแต่ละยี่ห้อ รุ่น และขนาดรถยนต์ ทำให้มีความจำเป็นต้องหาราคาที่ใช้เป็นตัวแทนของราคารยนต์นำเข้าทุกๆ ยี่ห้อ จึงใช้วิธีการกำหนดการเก็บภาษีนำเข้ารถยนต์ต่างชาติในอัตราร้อยละ 140 ในรถยนต์นำเข้าทุกคัน ซึ่งอาจทำให้ไม่สามารถนำราคาที่คำนวณได้นำไปใช้เป็นตัวแทนราคารยนต์นำเข้าได้เหมาะสมที่สุด

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

- ณัฐวุฒิ รังสิยานันท์. การวิเคราะห์ปริมาณความต้องการน้ำมันปาล์ม. รายงานปัญหาพิเศษ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2538.
- ธวัช พักเลื่อม. การวิเคราะห์โครงสร้างและพฤติกรรมของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2533.
- นิคม ปัญญาพิทักษ์ไพศาล. การวิเคราะห์ผลกระทบขององค์การการค้าโลกต่ออุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต(เศรษฐศาสตร์) ภาควิชาเศรษฐศาสตร์เกษตร มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2539.
- บริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด. ธุรกิจรถยนต์ไทย: เลื่อนแข่งขันในสนาม AFTA. มองเศรษฐกิจ. ปีที่ 6 ฉบับที่ 739 (พฤษภาคม 2543).
- ปัทมา สงกumar. การวิเคราะห์ผลกระทบของข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียนที่มีต่ออุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มในไทย. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต(เศรษฐศาสตร์) ภาควิชาเศรษฐศาสตร์เกษตร มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2544.
- ประดมภรณ์ รักจิตธรรม. การวิเคราะห์ผลของการใช้นโยบายการคุ้มครองทางด้านภาษีศุลกากรและนโยบายการค้าเสรีของชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุด. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต(เศรษฐศาสตร์) ภาควิชาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2539.
- ผลการหารือสองฝ่ายระหว่างไทยกับมาเลเซียครั้งที่ 2. ยานยนต์. (มีนาคม 2544).
- ไพชยนต์ เมทนีดลภูมิ. ผลกระทบต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจของการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์ในไทย. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542.
- รัตนพงษ์ เกาโบรมย์. การศึกษาประสิทธิภาพทางเทคนิคของอุตสาหกรรมสกัดน้ำมันปาล์มในไทย. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544.
- เรวดี เกษไชโย. การศึกษาแนวโน้มของอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มดิบในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต(เศรษฐศาสตร์) ภาควิชาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2542.
- วิจิตร ว่องวาริทธิย์. รายงานฉบับสมบูรณ์เรื่อง คู่ทางและโอกาสการส่งออกและผลกระทบจากการมีเขตการค้าเสรีอาเซียน: อุตสาหกรรมน้ำมันปาล์ม. ฝ่ายเศรษฐกิจรายสาขา สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2539.

ศศิธร วัฒนาวิน. เขตการค้าเสรีอาเซียน: วิเคราะห์ผลกระทบต่ออุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันไทย. ภาคนิพนธ์คณะพัฒนาการเศรษฐกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, 2538.

ศิริรัตน์ อัยไพบุลย์สวัสดิ์. ผลกระทบจากการเปิดตลาดสินค้าเกษตรภายใต้ WTO: กรณีศึกษาผลกระทบต่ออุตสาหกรรมปาล์มน้ำมัน. ภาคนิพนธ์คณะพัฒนาการเศรษฐกิจ สาขาเศรษฐศาสตร์ธุรกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, 2539.

ศูนย์ศึกษาเอเปค. การศึกษาผลกระทบของการเปิดเสรีล้งหน้าตามความสมัครใจ (E V S L) ของ A P E C ต่อภาคเอกชนไทย : สาขาพืชน้ำมัน. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2542.

สายสวาท ปิ่นอิน. ความต้องการใช้ปาล์มน้ำมันของประเทศไทย. รายงานปัญหาพิเศษ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2538.

ภาษาอังกฤษ

Abdulsomad , K. Between National Development and Globalisation: The Automobile Industry in Malaysia and Thailand at the Crossroads. Department of Economic History, University of Lund. 2000.

Abrenica, J.V. The Asian Automotive Industry: Assessing the roles of state and market in the age of global competition. Asian-Pacific Economic literature. 12(1998).

Chia, A. The low down on AFTA. AUTO SECTOR UPDATE. K&N Kenanga Research. 2002.

Gabilaia, T. Malaysia Proton and AFTA: threat or advantage?. (June 2001).

Houston, M.W. Malaysia Bends AFTA Guidelines For Auto Industry. (Dow Jones). 2002.

Kamaruddin, A.H. MALAYSIA. Asian Cases on Supply Chain Management for SMEs. (December 2001): 88-101.

Lubis, A.R. Malaysia market model for palm oil: some policy simulations. Master's Thesis, Agricultural Economics, Faculty of Economics and Management, Universiti Putra Malaysia. 1994.

MACPMA Directory 1996/1997. Malaysian Car Sales Figures (1986-1995).

Oil world. Oil World Annual (1994-2001).

Singh, P. The Malaysian Automotive Industry. 1999.

Talib, B.A. and Darawi, Z. An Economic Analysis of the Malaysian Palm Oil Market. Oil Palm Industry Economic Journal. 2(2002) : 19-27.

Vousden, N. Protection for a Large Country. The Economics of Trade Protection. Cambridge University, 1990.

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

กรมการค้าต่างประเทศ. มาตรการทางการค้าที่มีใช้ภายใน. กระทรวงพาณิชย์.

Available from: <http://www.dft.moc.go.th>

นราทิพย์ ชูติวงศ์. อุปสงค์ อุปทานและดุลยภาพ. ทฤษฎีเศรษฐศาสตร์จุลภาค. คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544.

นิพนธ์ พัวพงศกร และคณะ. สู่ทางและโอกาสการส่งออกและผลกระทบจากการมีเขตการค้าเสรีอาเซียน รายงานหลักฉบับที่ 2 ผลกระทบต่ออุตสาหกรรมภายใต้การเร่งลดภาษี. ฝ่ายเศรษฐกิจรายสาขา สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2539.

บริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด. ปาล์มน้ำมัน: ลดการแทรกแซง...เตรียมรับมือแข่งขันเสรี. มองเศรษฐกิจ. (พฤษภาคม 2542).

บริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด. เพิ่มผลผลิตปาล์มน้ำมัน: ทางออกที่ต้องพิจารณาอย่างรอบคอบ. มองเศรษฐกิจ. ปีที่ 7 ฉบับที่ 907 (มิถุนายน 2544).

บริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด. รถ PROTON มาเลเซีย: วิ่งฝ่ากฎ AFTA ...หาพันธมิตรต่างชาติ. มองเศรษฐกิจ. ปีที่ 7 ฉบับที่ 858 (มีนาคม 2544).

บริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด. ไทย & มาเลเซีย: คลายปมขัดแย้ง...ร่วมแรงฟื้นฟูสัมพันธไมตรี. กระแสทรรศน์. ปีที่ 8 ฉบับที่ 1278 (กรกฎาคม 2545).

บริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด. อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนไทย...พลิกฟื้นสู่ตลาดโลก. มองเศรษฐกิจ. ปีที่ 8 ฉบับที่ 1267 (มิถุนายน 2545).

บริษัท ศูนย์วิจัยไทยพาณิชย์ จำกัด. อนาคตน้ำมันปาล์ม...ฝ่ากผีฝ่ากไขว้กับการเจรจาภูมิภาค. สถานการณ์เศรษฐกิจ. (พฤษภาคม 2543).

บริษัท เอ็กเซลเลนซ์ บิซิเนส แมเนจเม้นท์ จำกัด. รายงานการศึกษา โครงการจัดระบบการผลิต การตลาดในอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมัน. 2543.

พรพิมล สันติมนิรัตน์. อุปสงค์และปัจจัยตัวกำหนด. เศรษฐศาสตร์จุลภาค(Microeconomics). คณะเศรษฐศาสตร์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2541.

มาเลเซียป่วนอาฟต้าห้ามนำเข้ารถใหญ่. ยานยนต์. ฉบับที่ 83 (พฤศจิกายน 2545).

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร. สถิติการค้าระหว่างประเทศของไทย. 2545.

ศูนย์สารสนเทศเศรษฐกิจการค้า. สถิติการค้าระหว่างประเทศของประเทศไทย ปี 2540-2544. กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์ กระทรวงพาณิชย์, 2544.

สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. สรุปความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน. (กันยายน 2545).

สมาคมอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย. สถิติจำนวนการผลิตและการจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศ ปี 2533-2545. Available from: <http://www.autothai.or.th>

สมาคมอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย. สถิติจำนวนการส่งออกรถยนต์ ปี 2539-2545.

Available from: <http://www.autothai.or.th>

สำนักความร่วมมือทางเศรษฐกิจการค้าภูมิภาค. เขตการค้าเสรีอาเซียน. (พฤศจิกายน 2544). กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์ กระทรวงพาณิชย์.

สำนักวิจัยเศรษฐกิจการเกษตร. การกำหนดเขตเกษตรเศรษฐกิจสำหรับปาล์มน้ำมัน. ข่าวเศรษฐกิจการเกษตร. (พฤศจิกายน) ที่ 101/2545. กระทรวงเกษตรและสหกรณ์.

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร. ข้อมูลด้านการผลิตและการตลาดสินค้าเกษตรที่สำคัญปี 2536-2540. กระทรวงเกษตรและสหกรณ์.

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร. ข้อมูลด้านการผลิตและการตลาดสินค้าเกษตรที่สำคัญปี 2540-2544. กระทรวงเกษตรและสหกรณ์.

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร. โครงสร้างพื้นฐานทางการเกษตร กรณีศึกษาอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมัน. กระทรวงเกษตรและสหกรณ์, 2545.

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม. แผนพัฒนาปาล์มน้ำมันและน้ำมันปาล์ม (ปี 2543-2549). กระทรวงอุตสาหกรรม.

ศูนย์ศิลปพัฒนา และคณะ. นโยบายการค้าระหว่างประเทศโดยทั่วไป; นโยบายการค้าแบบคุ้มกัน. เอกสารการสอนชุดวิชาเศรษฐศาสตร์ระหว่างประเทศ หน่วยที่ 1-7. สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2529.

อดุล อดุลภักดี. สวนปาล์มน้ำมันกับสวนยางพารา อะไรดีกว่ากัน? แดนใต้. ปีที่ 18(3) ฉบับที่ 12(2542). : 22-23.

อวสานอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์ม. ผู้จัดการรายวัน. ฉบับวันที่ 25-26 (สิงหาคม 2543).

อรรถิพย์ ราษฎร์นิยม. นโยบายการค้า. เศรษฐศาสตร์ระหว่างประเทศเบื้องต้น. ภาควิชาเศรษฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2532.

อุดม เกิดพิบูลย์. ทฤษฎีและนโยบายการค้าระหว่างประเทศ. 2543.

ภาษาอังกฤษ

- Arshad, M.S. MALAYSIA. Automotive Unit of industry Division, Ministry of International Trade and Industry, Kuala Lumpur. 2001.
- Bando, T. Future of the Malaysian National Car Project. Asian Economic Review. (4th Quarter 2000).
- Bonnell, J.G. The Outlook For Automotive Manufacturing in ASEAN As The Trade Environment Changes. ARA : The View from Asia. (November 2000).
- Chalmers, P. Malaysia to keep sky-high taxes on cars. (Reuters). 2002.
- Chips, Y. Will Malaysia Ever Open Up?. ARA : The View from Asia. (October 2001).
- Department of statistic, Malaysia. Malaysia External Trade Statistic. 1988.
- Department of statistic, Malaysia. Annual Export of Oil Palm Products : 1975-2001.
- Dunne, M.D. Proton on the rope. ARA : The View from Asia. (August 2000).
- Dunne, M.D. AFTA : Who Wants It?. ARA : The View from Asia. (February 2001)
- Indonesian Mediawatch. AFTA : Action first,talk after?. (February 2002).
- Jing, L.L. and Tahir, S. 20% import duty on cars by 2005. 2002.
- Malaysia Palm Oil Board. Statistics of Malaysian Palm Oil. 2000.
- Malaysian Car Sales Figures (1999-2001). Available from: <http://www.autoworld.com.my>
- Ministry of International Trade and Industry. The Future Direction And Strategies To Enhance Competitiveness In The Local Automotive Industry. (December 2002).
- Mutum, D.S. Car Assembly to Car Manufacturer. Overview of the Malaysian Auto Industry. 2002.
- PROTON Home Page. 2002. Available from: <http://www.Proton.com/>
- Shari, M. Automakers Urge Malaysia not to Delay AFTA. (October 2001).
- Tong, M.N. ASEAN Meeting Short on Results. (October 2000).
- United Nation. International Trade Statistic Yearbook. 2000.

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นางสาวสุพรรณษา วินมูน เกิดวันที่ 9 สิงหาคม พ.ศ.2523 ที่กรุงเทพมหานคร อายุ 23 ปี ที่อยู่
ปัจจุบัน 72/61 หมู่ 4 หมู่บ้านบางบัวทอง ถ.บ้านกล้วย-ไทรน้อย ต.พิมลราช อ.บางบัวทอง นนทบุรี

ประวัติการศึกษา

ระดับการศึกษา	สถานศึกษา	วุฒิการศึกษา/สาขา	ปีที่จบ
ประถมศึกษา	โรงเรียนวัดโบสถ์	-	ปี พ.ศ.2534
มัธยมศึกษา	โรงเรียนสตรีวัดระฆัง	-	ปี พ.ศ.2540
ปริญญาตรี	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	วท.บ.(เศรษฐศาสตร์)	ปี พ.ศ.2544

และเข้าศึกษาต่อในหลักสูตรเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต ที่คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย ในปี พ.ศ.2544