



ใบรับรองวิทยานิพนธ์
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต

ปริญญา

เศรษฐศาสตร์

สาขา

เศรษฐศาสตร์

ภาควิชา

เรื่อง ผลกระทบจากการลดภาษีศุลกากรภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียนที่มีต่อการนำเข้ารถยนต์นั่งของประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทย

The Effect of Tariff Reduction under the ASEAN Free Trade Area Agreements on the Indonesia Import of Automobiles from Thailand

นามผู้วิจัย นางสาวชนกพร ทองสุข

ได้พิจารณาเห็นชอบโดย

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

(รองศาสตราจารย์จิรพรรณ กุลดิลก, ศ.ม)

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์เสาวลักษณ์ กู้เจริญประสิทธิ์, Ph.D.)

หัวหน้าภาควิชา

(รองศาสตราจารย์โสมสกว เพชรานนท์, Ph.D.)

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์รับรองแล้ว

(รองศาสตราจารย์กัญญา ชีระกุล, D.Agr.)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

วันที่ เดือน พ.ศ.

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

วิทยานิพนธ์

เรื่อง

ผลกระทบจากการลดภาษีศุลกากรภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียนที่มีต่อการนำเข้ารถยนต์นั่ง
ของประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทย

The Effect of Tariff Reduction under the ASEAN Free Trade Area Agreements on the Indonesia
Import of Automobiles from Thailand

โดย

นางสาวชนกพร ทองสุข

เสนอ

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
เพื่อความสมบูรณ์แห่งปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต
พ.ศ. 2555

ชนกพร ทองสุข 2555: ผลกระทบจากการลดภาษีศุลกากรภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรี
อาเซียนที่มีต่อการนำเข้ารถยนต์นั่งของประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทย
ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ ภาควิชาเศรษฐศาสตร์
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก: รองศาสตราจารย์จรพรณ กุลฉิลก, ศ.ม. 139 หน้า

อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทย เป็นอุตสาหกรรมหลักและทำรายได้จากการส่งออกให้กับ
ประเทศจำนวนมาก ซึ่งประเทศอินโดนีเซีย เป็นประเทศที่ไทยส่งออกรถยนต์มากที่สุดในอาเซียน
โดยเฉพาะรถยนต์นั่ง และไทยได้ทำข้อตกลง เขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area –
AFTA) ทำให้ลดอัตราภาษีนำเข้าสินค้าของกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนให้เหลือร้อยละ 0 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2553 เป็นต้นไป รวมทั้งสินค้าประเภทยานยนต์ด้วย ซึ่งจะเป็นโอกาสที่ดีของไทยที่
สามารถขยายการส่งออกรถยนต์ ไปยังตลาดอาเซียนได้เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะประเทศอินโดนีเซีย ที่
เป็นประเทศคู่ค้าที่สำคัญของไทย ดังนั้น วัตถุประสงค์ของการวิจัย คือ 1) เพื่อศึกษาสภาพทั่วไป
ของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยและการส่งออกรถยนต์นั่งจากไทยไปอินโดนีเซียภายใต้ข้อตกลงเขต
การค้าเสรีอาเซียน (AFTA) 2) เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่กำหนดปริมาณอุปสงค์การนำเข้ารถยนต์นั่งที่มี
ขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซี และเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซี ของอินโดนีเซีย
จากไทย 3) เพื่อศึกษาถึงผลจากการลดอัตราภาษีศุลกากรภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน
(AFTA) ในการนำเข้ารถยนต์นั่งของประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทย

ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยที่กำหนดปริมาณอุปสงค์ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาด
เครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซี และเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซี ของอินโดนีเซียจากไทย
คือ ราคานำเข้ารถยนต์นั่งของอินโดนีเซียจากไทย ราคานำเข้ารถยนต์นั่งของอินโดนีเซียจากญี่ปุ่น
และผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศต่อหัวที่แท้จริงของประเทศอินโดนีเซีย ส่วนผลจากการลด
อัตราภาษีศุลกากรนำเข้ารถยนต์นั่งภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) พบว่าเมื่อมีการ
ลดภาษีนำเข้าแล้ว มูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งของอินโดนีเซียจากไทยเพิ่มขึ้น เนื่องจากความยืดหยุ่น
ของอุปสงค์ต่อราคานำเข้าของรถยนต์ของอินโดนีเซียจากไทยมีค่าสูง ดังนั้นราคาเป็นปัจจัยที่สำคัญ
และภาครัฐจึงเร่งพัฒนาศักยภาพการผลิตให้มีคุณภาพและราคาถูกลง เพื่อเป็นแรงผลักดันให้คน
อินโดนีเซียนำเข้ารถยนต์จากไทยมากขึ้น

ลายมือชื่อนิติ

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

Chanokporn Thongsuk 2012: The Effect of Tariff Reduction under the ASEAN Free Trade Area Agreements on the Indonesia Import of Automobiles from Thailand.

Master of Economics, Major Field: Economics, Department of Economics.

Thesis Advisor: Associate Professor Chiraphan Kuladilok, M.Econ. 139 pages.

Automotive Industry is the main industry in Thailand. The export of Automobiles brought a lot of income to the country annually. In the ASEAN, the most important export market is Indonesia, especially the passenger cars. Thailand have agreed to sign ASEAN Free Trade Area (AFTA), it eliminated import tariffs to 0 percent of the member's goods on January, 2010. Including the automobile, Thailand has an opportunity for expansion of the automobiles in ASEAN and Thailand's trade partner is Indonesia. The objectives of this study were 1) to study the important theme information of Thai's automotive industry and study automotive export from Thailand Indonesia and analyze the rates of utilization of tariff preferences under AFTA for Thai automotive industry 2) to analyze the factors affecting the import volume of passenger cars 1000-1500 CC and 1500-3000 CC of Indonesia from Thailand 3) to estimate the import value of passenger cars of Indonesia from Thailand after AFTA tax reduction.

The result showed that the factors have the affect on the import volume of passenger cars 1000-1500 CC and 1500-3000 CC of Indonesia from Thailand are the import price of Indonesia from Thailand, the import price of Indonesia from Japan and Indonesia real GDP per capita. For the effect of AFTA tax reduction for passenger cars affecting the import value of passenger cars of Indonesia from Thailand indicated that Indonesia would increase the import value of two passenger cars from Thailand because their elasticities of import demand of Indonesia from Thailand are high so the prices is the important factors affecting the import volume of passenger cars and the government should develop for the goods and low-cost production for convincing Indonesia to import the automobile more.

Student's signature

Thesis Advisor's signature

___ / ___ / ___

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สามารถสำเร็จลุล่วงได้ด้วยดีนั้น ผู้วิจัยต้องขอกราบขอบพระคุณประธานกรรมการที่ปรึกษา รองศาสตราจารย์จิรพรรณ กุลดิลกและผู้ช่วยศาสตราจารย์เสาวลักษณ์ กู้เจริญประสิทธิ์ กรรมการวิชาเอกเป็นอย่างสูงที่ให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์และได้กรุณาแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ เจ้าหน้าที่กรมส่งเสริมการส่งออก เจ้าหน้าที่กรมศุลกากร และเจ้าหน้าที่กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศที่ได้ให้ความช่วยเหลือในการเอื้อเฟื้อข้อมูล และให้คำแนะนำในการค้นหาข้อมูลในการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

สุดท้ายนี้ขอกราบขอบพระคุณบิดามารดาและทุกคนที่ได้ให้กำลังใจ และสนับสนุนในแก่ผู้วิจัยเสมอมา

ชนกพร ทองสุข

เมษายน 2555

สารบัญ

หน้า

สารบัญตาราง	(3)
สารบัญภาพ	(9)
บทที่ 1 บทนำ	1
ความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	9
ขอบเขตของการวิจัย	9
ประโยชน์ที่ได้รับ	10
นิยามศัพท์	10
บทที่ 2 การตรวจเอกสาร	11
แนวคิดและทฤษฎีที่ใช้ในการวิจัย	11
ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	32
กรอบแนวคิดการวิจัย	37
สมมติฐานแบบจำลอง	40
บทที่ 3 วิธีการวิจัย	42
วิธีการเก็บข้อมูล	42
วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล	42
บทที่ 4 สภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย และอินโดนีเซีย	45
รวมทั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน	
สภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย	45
สภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์อินโดนีเซีย	62
เขตการค้าเสรีอาเซียน	77
บทที่ 5 ผลและวิจารณ์	89
ผลการวิจัย	89
ข้อวิจารณ์	102

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 6 สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ	104
สรุปผลการวิจัย	104
ข้อเสนอแนะ	108
เอกสารและสิ่งอ้างอิง	110
ภาคผนวก	113
ภาคผนวก ก เหตุการณ์แผ่นดินไหวของประเทศอินโดนีเซีย	114
ภาคผนวก ข ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา	117
ภาคผนวก ค ผลการศึกษา	128
ประวัติการศึกษาและการทำงาน	139

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1	สินค้าส่งออกของไทย 5 อันดับแรกเรียงตามมูลค่า พ.ศ. 2547-2553	2
2	ปริมาณการผลิตยนต์แยกตามประเภทของประเทศไทย พ.ศ. 2548-2553	3
3	สินค้าส่งออกของไทยไปยังอาเซียน โดยเรียงตามมูลค่า พ.ศ. 2548-2553	5
4	มูลค่าการส่งออกรยนต์แยกตามประเภทของไทยไปยังตลาดอาเซียน พ.ศ. 2548-2553	6
5	ประเทศในกลุ่มอาเซียนที่ไทยส่งออกรยนต์นั่งตามมูลค่า พ.ศ. 2550-2553	8
6	ปริมาณการผลิตยนต์แยกตามประเภทของประเทศไทย พ.ศ. 2548-2553	46
7	การผลิตยนต์นั่งส่วนบุคคลของประเทศไทย พ.ศ. 2548-2553	48
8	การผลิตยนต์เพื่อการพาณิชย์ของประเทศไทย พ.ศ. 2548-2553	49
9	กำลังการผลิตของบริษัทผลิตยนต์ในประเทศไทย พ.ศ. 2553	50
10	ปริมาณการผลิตยนต์เพื่อจำหน่ายในประเทศและการส่งออกของ ประเทศไทย	52

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
11	ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์แยกตามประเภทในประเทศไทย พ.ศ. 2548-2553	53
12	ปริมาณการส่งออกและมูลค่าการส่งออกรถยนต์ในประเทศไทย พ.ศ. 2548-2547	54
13	มูลค่าการส่งออกรถยนต์ไทยจำแนกตามประเภทรถยนต์ พ.ศ. 2548-2553	54
14	มูลค่าการนำเข้ารถยนต์ไทยจำแนกตามประเภทรถยนต์ พ.ศ. 2548-2553	55
15	แสดงปริมาณการผลิตรถยนต์ของอิน โดนีเซียจำแนกตามบริษัท พ.ศ. 2550 –2553	63
16	ปริมาณการผลิตรถยนต์ในประเทศอินโดนีเซียจำแนกตามประเภท พ.ศ. 2549 -2553	65
17	ปริมาณการจำหน่ายในประเทศอินโดนีเซียจำแนกตามประเภท พ.ศ. 2549-2553	66
18	มูลค่าการส่งออกรถยนต์ในประเทศอินโดนีเซียจำแนกตามประเภท พ.ศ. 2550-2553	68
19	ประเทศที่อินโดนีเซียส่งออกรถยนต์นั่งมากที่สุด 5 อันดับแรก พ.ศ. 2550-2553	68

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
20	ประเทศที่อินโดนีเซียส่งออกรถยนต์เพื่อการพาณิชย์มากที่สุด 5 อันดับแรก พ.ศ. 2550-2553	69
21	มูลค่าการนำเข้ารถยนต์ในประเทศอินโดนีเซียจำแนกตามประเภท พ.ศ. 2550-2553	70
22	ประเทศที่อินโดนีเซียนำเข้ารถยนต์นั่งมากที่สุด 5 อันดับแรก พ.ศ. 2550-2553	70
23	ประเทศที่อินโดนีเซียนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์มากที่สุด 5 อันดับแรก พ.ศ. 2550-2553	71
24	กิจการเกี่ยวกับกิจกรรมการผลิตยานยนต์ที่มีเงื่อนไขการลงทุนในอินโดนีเซีย	75
25	สรุปการลดภาษีของประเทศสมาชิกอาเซียน	82
26	การลดภาษีสินค้าส่งออกและนำเข้ารถยนต์พิกัด 870322 - 870333 ของไทยภายใต้กรอบ AFTA ในปี 2553	84
27	มูลค่าการส่งออกรถยนต์แยกตามประเภทของไทยไปยังตลาดอาเซียน	85

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
28	การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซี และรถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซี ภายหลังจากลดอัตราภาษีศุลกากรภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน	101
ตารางผนวกที่		
1	เหตุการณ์แผ่นดินไหวของอินโดนีเซีย	115
2	ปริมาณและมูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซี ของอินโดนีเซียจากไทย ไตรมาส 1 – ไตรมาส 4 ในปีพ.ศ. 2546 – 2553	118
3	ปริมาณและมูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซี ของอินโดนีเซียจากไทย ไตรมาส 1 – ไตรมาส 4 ในปีพ.ศ. 2546 – 2553	120
4	ปริมาณและมูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซี ของอินโดนีเซียจากญี่ปุ่น ไตรมาส 1 – ไตรมาส 4 ในปีพ.ศ. 2546 – 2553	122
5	ปริมาณและมูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซี ของอินโดนีเซียจากญี่ปุ่น ไตรมาส 1 – ไตรมาส 4 ในปีพ.ศ. 2546 – 2553	124

สารบัญตาราง (ต่อ)

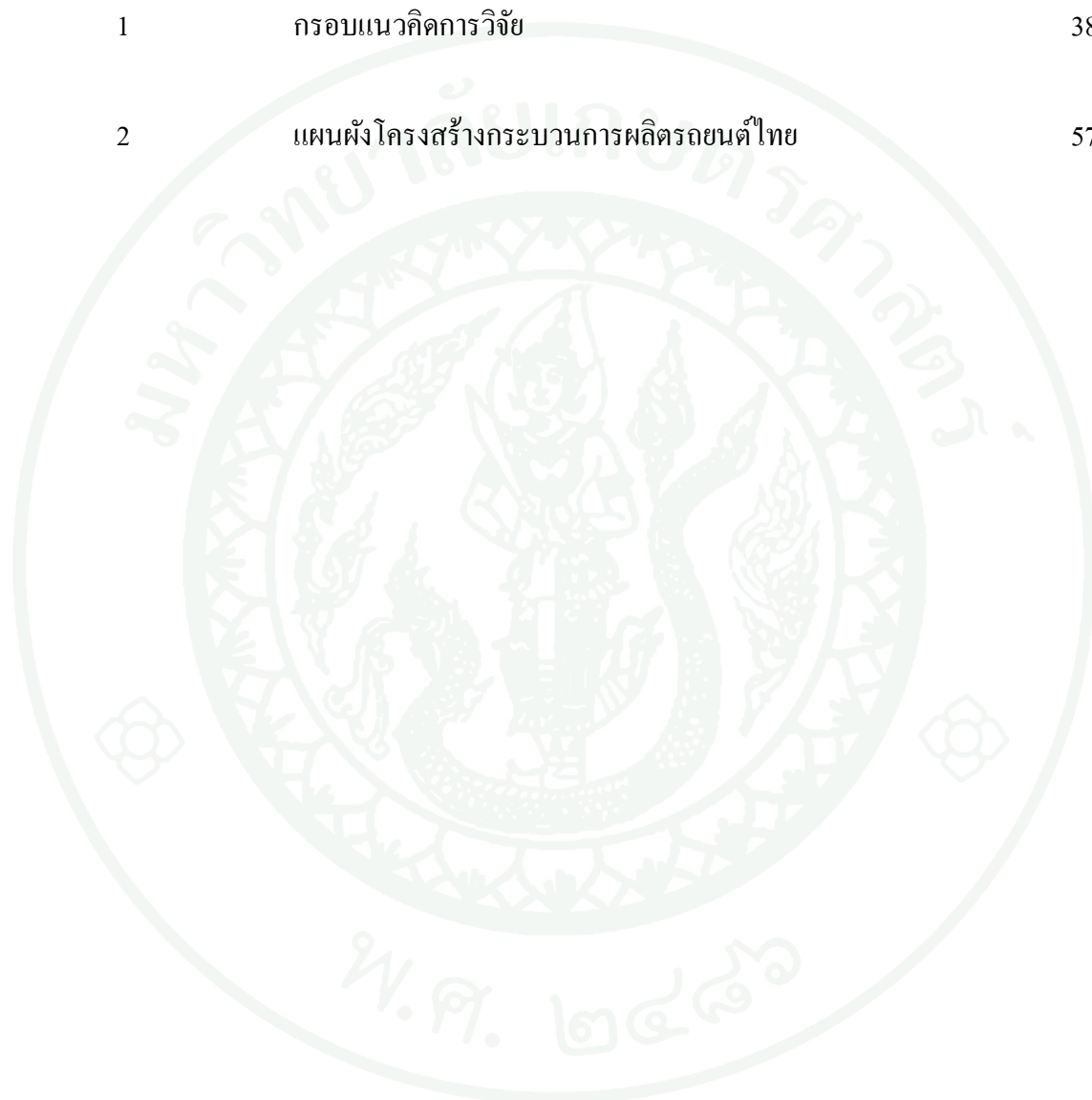
ตารางผนวกที่		หน้า
6	ผลัดกันคำนวณรวมภายในประเทศเฉลี่ยต่อหัวที่แท้จริงของ อินโดนีเซียและอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่างไทยกับสหรัฐ ไตรมาส 1 – ไตรมาส 4 ในปีพ.ศ. 2546 – 2553	126
7	ผลการประมาณค่าแบบจำลองปัจจัยที่กำหนดปริมาณอุปสงค์การ นำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซีของ อินโดนีเซียจากไทย (ครั้งที่ 1)	129
8	ผลการประมาณค่าแบบจำลองปัจจัยที่กำหนดปริมาณอุปสงค์การ นำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซีของ อินโดนีเซียจากไทย (ครั้งที่ 2)	130
9	ผลการประมาณค่าแบบจำลองปัจจัยที่กำหนดปริมาณอุปสงค์การ นำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซีของ อินโดนีเซียจากไทย (ครั้งที่ 1)	131
10	ผลการประมาณค่าแบบจำลองปัจจัยที่กำหนดปริมาณอุปสงค์การ นำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซีของ อินโดนีเซียจากไทย (ครั้งที่ 2)	132
11	การตรวจสอบค่าความแปรปรวนของความคลาดเคลื่อน (Heteroskedasticity) ของสมการอุปสงค์การนำเข้ารถยนต์นั่งที่มี ขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซี ของอินโดนีเซียจากไทย	133

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางผนวกที่		หน้า
12	การตรวจสอบค่าความแปรปรวนของความคลาดเคลื่อน (Heteroskedasticity) ของสมการอุปสงค์การนำเข้ารถยนต์นั่งที่มี ขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซีของ อิน โดนีเซียจากไทย	135
13	การตรวจสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ (Multicollinearity) ของสมการอุปสงค์การนำเข้ารถยนต์นั่งที่มี ขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซี ของอิน โดนีเซียจากไทย	137
14	การตรวจสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ (Multicollinearity) ของ สมการอุปสงค์การนำเข้ารถยนต์นั่งที่มี ขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซี ของอิน โดนีเซียจากไทย	138

สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
1	กรอบแนวคิดการวิจัย	38
2	แผนผังโครงสร้างกระบวนการผลิตรถยนต์ไทย	57



บทที่ 1

บทนำ

ความสำคัญของปัญหา

อุตสาหกรรมยานยนต์ ของไทย เป็นอุตสาหกรรมหลักที่มีความสำคัญต่อการขยายตัวด้านเศรษฐกิจของประเทศ เนื่องจากเป็นอุตสาหกรรมที่สร้างมูลค่าการส่งออก การผลิต การจ้างงาน การพัฒนาทางด้านเทคโนโลยี และสามารถเชื่อมโยงไปยังอุตสาหกรรมอื่นๆที่เกี่ยวข้องอีกมากมาย จากการศึกษาที่อุตสาหกรรมยานยนต์ เป็นอุตสาหกรรมที่สำคัญนี้ รัฐบาลจึงให้ความสำคัญโดยสนับสนุนให้เป็นอุตสาหกรรมหลักของประเทศ เพื่อให้มีศักยภาพในการแข่งขันกับต่างชาติ และสามารถสร้างมูลค่าการผลิตของประเทศให้สูงขึ้น ทั้งนี้ยังออกนโยบายส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศ เพื่อชักจูงให้บริษัทผู้ผลิตชั้นนำต่างๆ เข้ามาสร้างฐานการผลิตในประเทศ รวมถึงการลดความเข้มงวดและลดอัตราภาษี นอกจากนี้ยังร่วมมือกับภาคเอกชนเพื่อพัฒนาทักษะฝีมือด้านแรงงาน เพื่อเพิ่มศักยภาพในการผลิตรถยนต์อย่างครบวงจร เพื่อที่จะก้าวไปเป็นผู้นำ และศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ในเอเชีย หรือ ดีทรอยต์แห่งเอเชีย (Detroit of Asia) และยังคงคาดหวังให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์ที่สำคัญ 1 ใน 10 ของโลก จากปัจจุบัน (พ.ศ. 2554) อยู่อันดับที่ 15

เมื่อพิจารณามูลค่าการส่งออกสินค้ารถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบของไทนนั้น ได้ขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างมาก จากตารางที่ 1 พบว่าในปี พ.ศ. 2547- 2553 มูลค่าการส่งออกการส่งออก รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ สูงเป็นอันดับ 2 ของมูลค่าการส่งออกสินค้าของไทย รอง จากเครื่องคอมพิวเตอร์ และส่วนประกอบ โดยมีมูลค่าการส่งออกของรถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด จาก 310,306.50 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2548 เป็น 561,108 ล้านบาท และอัตราการขยายตัวในปี พ.ศ. 2547 ร้อยละ 40.54 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 48.30 ในปีพ.ศ. 2553 แสดงให้เห็นว่าการส่งออกรถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ มีแนวโน้มที่เพิ่มสูงขึ้น

ตารางที่ 1 สินค้าส่งออกของไทย 5 อันดับแรกเรียงตามมูลค่า พ.ศ. 2548-2553

รายการ	มูลค่าการส่งออก(หน่วย : ล้านบาท)						อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)					
	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2548	2549	2550	2551	2552	2553
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และ ส่วนประกอบ	474,445.20	565,806.90	597,059.90	605,314.0	545,468.7	596,677.70	28.62	19.26	5.52	1.38	-9.89	9.39
รถยนต์ อุปกรณ์และ ส่วนประกอบ	310,306.50	362,374.30	447,109.40	513,154.2	378,348.9	561,108.8	40.54	16.78	23.38	14.77	-26.27	48.30
อัญมณีและ เครื่องประดับ	106,278.3	139,864.60	185,149.60	274,093.1	333,699.4	366,818.3	21.70	8.14	32.38	48.04	21.75	9.92
แผงวงจรไฟฟ้า	238,454.60	267,598.30	290,349.50	237,972.6	219,508.7	255,322.1	21.39	12.22	8.50	-18.04	-7.76	16.32
ยางพารา	137,454.2	205,483.10	194,338.70	223,628.20	146,188.20	249,262.5	8.17	38.21	-5.42	15.07	-34.63	70.51

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการศึกษา สำนักปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร (2554)

โดยรถยนต์ที่ผลิตในประเทศไทย จะแบ่งออกเป็น 4 ประเภทคือ รถยนต์นั่ง รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตัน (รถยนต์กระบะ 1 ตัน) และรถยนต์นั่งตรวจการณ์ (OPV) (ปัจจุบันไม่ได้ผลิตแล้ว)

จากตารางที่ 2 พบว่าปริมาณการผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันมีมากที่สุด รองลงมาคือรถยนต์นั่ง และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ตามลำดับ ซึ่งเห็นได้ว่า ในปี พ.ศ. 2549 การผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตัน มีปริมาณ 872,474 คัน และเพิ่มขึ้นเป็นปริมาณ 1,066,759 คัน ในปี พ.ศ. 2553 ส่วนรถยนต์นั่งนั้น ในปี พ.ศ. 2549 มีการผลิต 298,819 คัน และมีปริมาณเพิ่มขึ้นคือ 554,267 คันในปี พ.ศ. 2553 เนื่องจากไทยมีศักยภาพในการผลิตและส่งออกรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตัน และรถยนต์นั่งมากที่สุด โดยที่ตลาดส่งออกรถยนต์ อุปกรณ์และชิ้นส่วนที่สำคัญของไทยโดยคือ ออสเตรเลีย และ อาเซียน ตามลำดับ (สำนักปลัดกระทรวงพาณิชย์, 2554)

ตารางที่ 2 ปริมาณการผลิตรถยนต์แยกตามประเภทของประเทศไทย พ.ศ. 2548-2553

(หน่วย:คัน)

ประเภทของรถยนต์	2548	2549	2550	2551	2552	2553
รถยนต์นั่ง	277,603	298,819	329,223	399,435	313,442	554,267
รถยนต์เพื่อการพาณิชย์	24,846	22,592	23,556	17,791	15,202	24,278
รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตัน	822,867	872,474	948,370	974,502	670,734	1,066,759
รถยนต์นั่งตรวจการณ์ (OPV)	-	-	-	-	-	-

ที่มา: สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (2554)

เมื่อพิจารณาในตลาดอาเซียน สินค้าประเภทรถยนต์ อุปกรณ์และชิ้นส่วน ของไทยนั้น ส่งออกมากที่สุดเป็นอันดับ 2 จากจำนวนสินค้าที่ไทยส่งออกให้อาเซียนทั้งหมด และมูลค่าส่งออก รถยนต์ของไทยนั้นเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง พิจารณาได้จากตารางที่ 3 พบว่าในปี พ.ศ. 2548 มีมูลค่า 81,054.90 ล้านบาท และเพิ่มขึ้นเป็น 149,942.8 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2553 อัตราการขยายตัวร้อยละ 42.56 ถ้าพิจารณาตามประเภทของรถยนต์ จากตารางที่ 4 พบว่า มูลค่าการส่งออกรถยนต์นั่งไปตลาดอาเซียนมากที่สุด โดยในปี พ.ศ. 2550 มูลค่าการส่งออกรถยนต์นั่งไปตลาดอาเซียน 40,747 ล้านบาท และในปี พ.ศ. 2553 มูลค่าการส่งออกรถยนต์นั่งไปยังตลาดอาเซียนเพิ่มขึ้นเป็น 70,895 ล้านบาท ซึ่งมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 58.44 รองลงมาคือ รถแวนและรถปิกอัพ และรถบัสและบรรทุกตามลำดับ

จากมูลค่าการส่งออกรถยนต์ของไทยมีแนวโน้มที่สูงขึ้น เนื่องจากปัจจุบันประเทศไทยเป็น ประเทศที่มีการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ อีกทั้งรัฐบาลพยายามที่จะผลักดันให้ได้เป็นผู้นำทางด้าน ต่างๆในภูมิภาคอาเซียน โดยเฉพาะอย่างยิ่งฐานการผลิตในภาคอุตสาหกรรม ที่มีรถยนต์ อุปกรณ์และ ส่วนประกอบเป็นการส่งออกที่สำคัญ และจากการที่ประเทศไทยมีความอุดมสมบูรณ์ไปด้วย ทรัพยากรและวัตถุดิบ ในการผลิตจึงเป็นผลให้มีมูลค่าการส่งออกรถยนต์ อุปกรณ์และชิ้นส่วน เพิ่มขึ้น

ตารางที่ 3 สินค้าส่งออกของไทยไปยังอาเซียน 5 อันดับแรกโดยเรียงตามมูลค่า พ.ศ. 2548-2553

รายการ	มูลค่าการส่งออก(ล้านบาท)						อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)					
	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2548	2549	2550	2551	2552	2553
น้ำมันสำเร็จรูป	79,339.20	102,645.80	91,542.10	150,212.10	109,933.00	161,766.10	87.64	44.77	-10.82	64.09	-26.81	47.15
รถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	81,054.90	74,709.30	5,066.10	129,298.80	105,180.60	149,942.80	75.51	38.05	27.25	36.01	-18.65	42.56
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และ ส่วนประกอบ	98,601.30	98,082.0	75,098.10	74,005.00	67,748.00	77,797.70	-0.48	6.41	-23.43	-1.46	-8.45	14.83
แผงวงจรไฟฟ้า เครื่องจักรกลและ	53,004.70	56,688.20	64,726.00	54,713.10	52,874.30	59,089.90	11.98	24.01	14.18	-15.47	-3.36	11.76
ส่วนประกอบของ เครื่องจักรกล	22,829.60	26,546.70	69,295.70	51,299.60	38,838.40	55,579.80	48.35	30.88	161.03	-25.97	-24.29	43.11

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการศึกษา สำนักปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร (2554)

ตารางที่ 4 มูลค่าการส่งออกรถยนต์แยกตามประเภทของไทยไปยังตลาดอาเซียน พ.ศ. 2548-2553

ประเภท ของ รถยนต์	มูลค่าการส่งออก (ล้านบาท)						อัตราการ ขยายตัว (ร้อยละ)
	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2552/2553
รถยนต์นั่ง	38,119.3	36,667.00	40,747	54,443	44,747	70,895	58.44
รถแวนและ รถปิกอัพ	5,011.0	9,143.9	8,728.00	14,511.80	13,126.50	20,002.70	52.38
รถบัสและ รถบรรทุก	1,634.1	3,458.4	1,772.40	3,850.20	2,541.00	2,382.50	-6.24

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการศึกษา สำนักปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร (2554)

จากการที่ไทยทำข้อตกลง เขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area – AFTA) คือข้อตกลงทางการค้าของกลุ่มประเทศสมาชิกของสมาคมประชาชาติเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Association of South East Asia Nation : ASEAN) หรือกลุ่มอาเซียนดั้งเดิมมีด้วยกัน 6 ประเทศ ได้แก่ บรูไน ดารุสซาลาม อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ มาเลเซีย สิงคโปร์ และไทย โดยความริเริ่มของนายกรัฐมนตรีของประเทศไทย ซึ่งต่อมาได้มีสมาชิกใหม่เพิ่มขึ้นอีก 4 ประเทศ คือเวียดนามในปี พ.ศ.2538 ลาวและพม่าในปี พ.ศ.2540 และกัมพูชาในปี พ.ศ.2542 ข้อตกลง เขตการค้าเสรีอาเซียนนี้ว่าด้วยอัตราภาษีพิเศษที่เท่ากันสำหรับเขตการค้าอาเซียนเพื่อให้การค้าภายในอาเซียนเป็นไปโดยเสรีปราศจากการกีดกันทางภาษี โดยสมาชิกจะได้รับการลดภาษีสินค้าทุกประเภทระหว่างกันลงให้เหลือร้อยละ 0-5 ในเวลา 15 ปี ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2553 โดยมีเนื้อหาสาระพอสังเขปดังนี้ กำแพงภาษีที่เป็นอุปสรรคทางการค้า รวมไปถึงมาตรการที่ไม่ใช่ภาษีของประเทศสมาชิกอาเซียนจะถูกยกเลิกทั้งหมด ทำให้การค้าภายในอาเซียนเสรีมากขึ้น ตามข้อตกลงของเขตการค้าเสรีอาเซียน ประเทศสมาชิกอาเซียนเดิม 6 ประเทศนั้นจะต้องลดภาษีสินค้าทั้งหมดให้เหลือร้อยละ 0 แต่สมาชิกใหม่ 4 ประเทศนั้น จะภาษีลดลงเหลือร้อยละ 0 ในปี พ.ศ. 2558 โดยที่ข้อตกลงนี้จะครอบคลุมสินค้าทุกชนิด ยกเว้นสินค้าที่มีผลต่อความมั่นคง ศีลธรรม ชีวิตและศิลปะ

อย่างไรก็ตามประเทศสมาชิกต้องให้สิทธิประโยชน์ทางศุลกากรแก่กันแบบต่างตอบแทน

นั่นคือการที่จะได้รับสิทธิประโยชน์จากการลดภาษีของประเทศอื่นสำหรับสินค้าชนิดใด ประเทศสมาชิคนั้น จะต้องลดภาษีสำหรับสินค้าชนิดเดียวกัน

ดังนั้นจึงเป็นโอกาสที่ดีของไทยที่สามารถขยายการส่งออกรถยนต์นั่ง ไปยังตลาดอาเซียน ได้เพิ่มขึ้น ซึ่งจากการเปิดเขตการค้าเสรีและการลดภาษีนำเข้า ภายใต้กรอบความตกลง AFTA จะมี ส่วนช่วยให้รถยนต์ของไทยมีการส่งออกมากขึ้น จากการที่ไม่ต้องเสียภาษีนำเข้า และมีส่วนในการ สนับสนุนให้ภาคการผลิตรถยนต์นั่งของไทยเพิ่มศักยภาพในการผลิตรถยนต์ให้มากขึ้นเพื่อให้มี ความเพียงพอต่อความต้องการในตลาดอาเซียน และสามารถดึงดูดกลุ่มนายทุนจากต่างประเทศให้ เข้ามาลงทุนหรือขยายการลงทุนเพื่อการส่งออกไปยังตลาดอาเซียนอีกด้วย

ประเทศที่ไทยสามารถขยายการส่งออกรถยนต์นั่งได้สูงที่สุดคือ ประเทศอินโดนีเซีย ซึ่งมี ปริมาณความต้องการรถยนต์สูงสุด อาจเป็นเพราะความต้องการการซื้อรถยนต์นั่งในประเทศ เพิ่มขึ้น ประกอบกับภาวะเศรษฐกิจที่ขยายตัวอย่างแข็งแกร่งและกำลังการซื้อที่เพิ่มขึ้นของชาว อินโดนีเซีย และการผลิตในประเทศยังน้อยกว่าความต้องการใช้รถยนต์ภายในประเทศ ทำให้ ผู้ประกอบการไทยมีโอกาสใช้ประโยชน์จากการลดภาษีภายใต้กรอบความตกลง AFTA นี้เพื่อขยาย การส่งออกรถยนต์ โดยเฉพาะรถยนต์นั่งที่ไทยส่งออกให้อินโดนีเซียมากเป็นอันดับ 1 ในบรรดา ประเทศอื่นๆ ในอาเซียน ทั้งนี้เมื่อพิจารณามูลค่าการส่งออกรถยนต์นั่งของไทยหลังจากการเปิด ตลาดการค้าเสรี ในตารางที่ 5 พบว่าในปี พ.ศ. 2553 อัตราการขยายตัวสูงขึ้นร้อยละ 138.75 ซึ่งมี มูลค่าการส่งออกที่เพิ่มขึ้นคือ 936,272,777 เหรียญสหรัฐ

ตารางที่ 5 ประเทศในกลุ่มอาเซียนที่ไทยส่งออกถยนต์นั่งตามมูลค่า พ.ศ. 2550-2553

ประเทศ	มูลค่าการส่งออก (เหรียญสหรัฐ)				อัตราการขยายตัวปี 2552 / 2553 (ร้อยละ)
	2550	2551	2552	2553	
อินโดนีเซีย	441,974,368	613,736,680	392,162,118	936,272,777	138.75
ฟิลิปปินส์	375,162,401	422,670,412	428,969,544	701,183,835	63.46
มาเลเซีย	220,845,753	337,102,204	238,053,976	423,250,633	77.80
สิงคโปร์	147,344,309	209,543,994	127,089,910	46,874,055	-63.12
ลาว	100,377,852	114,077,915	112,494,955	142,519,548	26.69
กัมพูชา	28,280,523	59,099,489	21,299,337	35,578,802	67.04
บรูไน	25,172,895	29,348,610	35,044,024	38,945,937	11.13
พม่า	4,544,085	9,419,863	29,979,963	40,423,029	34.83
เวียดนาม	37,080	1,308,109	18,294,397	21,648,631	18.33

ที่มา: Global Trade Atlas Navigator (2554)

สำหรับการขยายตัวของการส่งออกรถยนต์ของไทยไปอินโดนีเซียและผลดีของการทำข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน ตลาดอินโดนีเซียจึงเป็นตลาดที่น่าสนใจ จึงควรจะนำมาศึกษาถึงปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งของประเทศไทยไปอินโดนีเซียจากประเทศไทย และพิจารณาถึงผลจากการลดอัตราภาษีการนำเข้ารถยนต์นั่ง เพื่อใช้ในการเตรียมความพร้อมในการผลิตสินค้าให้มีความเพียงพอ ต่อความต้องการและเป็นการรักษาตลาดอินโดนีเซียซึ่งเป็นตลาดที่สำคัญในการส่งออกรถยนต์นั่งในอนาคต และที่สำคัญ เพื่อเป็นแนวทางไปสู่การพัฒนาการผลิตสินค้าให้มีศักยภาพต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาสภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยและการส่งออกรถยนต์นั่งจากไทยไปอินโดนีเซียภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA)
2. เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่กำหนดปริมาณอุปสงค์การนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซี และเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซี ของอินโดนีเซียจากไทย
3. เพื่อศึกษาถึงผลจากการลดอัตราภาษีศุลกากรภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) ในการนำเข้ารถยนต์นั่งของประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทย

ขอบเขตการวิจัย

1. การศึกษาสภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยและการส่งออกรถยนต์นั่งจากประเทศไทยไปยังประเทศอินโดนีเซีย จะศึกษาโดยวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ที่ได้จากการเก็บรวบรวมจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนเอกสารเผยแพร่ต่างๆ ซึ่งจะศึกษาระหว่างปี พ.ศ. 2548 - 2553 ศึกษาข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) จะศึกษาปีพ.ศ. 2548 – 2553 ศึกษาถึงปัจจัยที่กำหนดปริมาณอุปสงค์ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซี และเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซี ของประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทยซึ่งจะศึกษาในรายไตรมาส 1 – ไตรมาส 4 ในปีพ.ศ. 2546 – 2553 และศึกษาถึงผลจากการลดอัตราภาษีศุลกากรนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซี และเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซี ของประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทยในปี พ.ศ. 2553
2. สินค้าที่นำมาทำการศึกษา คือ รถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์ มากกว่า 1000-1500 ซีซี ซึ่งมีเลขรหัสจำแนกตามพิกัดภาษีศุลกากรในระบบฮาร์โมนาई (Harmonize Commodity Description and Coding System : HS) คือ 870322 และเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000ซีซีซึ่งมีเลขรหัสจำแนกตามพิกัดภาษีศุลกากรในระบบฮาร์โมนาईคือ 870323
3. พิจารณาการส่งออกรถยนต์นั่งเปรียบเทียบกับประเทศคู่แข่งคือ ญี่ปุ่น เนื่องจากประเทศญี่ปุ่นมีมูลค่าการส่งออกรถยนต์นั่งไปอินโดนีเซียเป็นอันดับที่ 2 รองจากประเทศไทย (ปี พ.ศ.2553)

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงสถานะและศักยภาพการส่งออกรถยนต์จากประเทศไทยไปยังประเทศอินโดนีเซีย และผลจากการเปิดเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) นั้นสามารถเอื้อประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ได้ไม่น้อยเพียงใด เพื่อเป็นประโยชน์ต่อภาคเอกชนและภาครัฐที่จะใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงการค้าระหว่างประเทศไทยและอินโดนีเซียในอนาคต
2. ทำให้ทราบถึงปัจจัยที่กำหนดปริมาณอุปสงค์ปริมาณการนำเข้ารถยนต์ของประเทศไทย เพื่อที่จะนำผลการศึกษามาใช้ในการวางแผนพัฒนาและดำเนินนโยบายที่ส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพ และสามารถเพิ่มการผลิตให้เพียงพอต่อความต้องการของตลาดอินโดนีเซียต่อไป
3. ทำให้ทราบถึงผลที่มีต่อมูลค่าการส่งออกรถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า1000-1500 ซีซี และเครื่องยนต์ มากกว่า1500-3000ซีซี จากการลดอัตราภาษีศุลกากรนำเข้ารถยนต์นั่งเพื่อใช้เป็นแนวทางในการเพิ่มศักยภาพการผลิต และเป็นการรักษาตลาดอินโดนีเซียซึ่งเป็นตลาดที่สำคัญในการส่งออกรถยนต์นั่งที่สำคัญต่อไป

นิยามศัพท์

เขตการค้าเสรี คือ การรวมกลุ่มเศรษฐกิจโดยมีเป้าหมายเพื่อลดภาษีศุลกากรระหว่างกันภายในกลุ่ม ที่ทำข้อตกลงลงให้เหลือน้อยที่สุด หรือเป็น 0% และใช้อัตราภาษีปกติที่สูงกว่ากับประเทศนอกกลุ่ม การทำเขตการค้าเสรีในอดีตมุ่งในด้านการเปิดเสรีด้านสินค้า (Goods) โดยการลดภาษีและอุปสรรคที่ไม่ใช่ภาษีเป็นหลัก แต่เขตการค้าเสรีในระยะหลัง ๆ นั้น รวมไปถึงการเปิดเสรีด้านบริการ (Service) และการลงทุนด้วย

รถยนต์นั่ง คือ รถเก๋งหรือรถยนต์ที่ออกแบบสำหรับเพื่อใช้สำหรับนั่งเป็นปกติวิสัยและให้หมายความรวมถึงรถยนต์ในลักษณะทำนองเดียวกัน เช่น รถยนต์ที่มีหลังคาติดต่อกันเป็นเนื้อเดียวกันในลักษณะถาวรด้านข้างและหรือด้านหลังคนขับมีประตูหรือหน้าต่างและมีที่นั่ง ทั้งนี้ไม่ว่าจะมีที่นั่งเท่าใด

บทที่ 2

การตรวจเอกสาร

การศึกษาวิจัยเรื่อง ผลกระทบจากการลดภาษีศุลกากรภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียนที่มีต่อการนำเข้ารถยนต์นั่งของประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทย ผู้วิจัยได้แบ่งหัวข้อการตรวจสอบเอกสารไว้ดังนี้

แนวคิดและทฤษฎีที่ใช้ในการวิจัย

แนวคิดในการวิจัยผลกระทบจากการลดภาษีศุลกากรภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียนที่มีต่อการนำเข้ารถยนต์นั่งของประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทย มีแนวคิดทางทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง 4 แนวคิด ดังนี้

1. แนวคิดเกี่ยวกับอุปสงค์การนำเข้า
2. แนวคิดเกี่ยวกับความยืดหยุ่น
3. แนวคิดเกี่ยวกับภาษีศุลกากร
4. การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ

แนวคิดเกี่ยวกับอุปสงค์การนำเข้า

การนำเข้าสินค้าเป็นการทำธุรกรรมทางการค้าระหว่างประเทศอย่างหนึ่ง ซึ่งจะบ่งบอกถึงสถานะเศรษฐกิจของประเทศนั้นๆ ได้ การนำเข้าสินค้าของแต่ละประเทศจะมีการบันทึกไว้ในบัญชีการชำระเงินในส่วนของคุณค่าการค้า ซึ่งการบันทึกบัญชีดุลการค้าชำระเงินเป็นการบันทึกการทำธุรกรรมระหว่างประเทศใดประเทศหนึ่งกับประเทศอื่นๆ ทั่วโลก (Branson, 1989: 401-408) ประกอบด้วย 2 บัญชีสำคัญคือ

1. บัญชีเดินสะพัด (Current Account) บันทึกรายการที่เกี่ยวกับการซื้อขายและบริการ ตลอดจนการจ่ายโอนเงินระหว่างประเทศจึงประกอบด้วย ดุลการค้า ดุลการบริการ และเงินโอนสุทธิ

2. บัญชีทุน (Capital Account) บันทึกรายการที่เกี่ยวกับการซื้อขายสินทรัพย์ เช่น การที่นักลงทุนต่างประเทศซื้อหลักทรัพย์ พันธบัตร ที่ดิน หรือสินทรัพย์อื่นๆ ตลอดจนเงินที่ชาวต่างประเทศฝากไว้กับธนาคารเหล่านี้ถือเป็นการไหลเข้าของเงินทุน แต่การเป็นนักลงทุนไทยไปซื้อสินทรัพย์ต่างๆ ในต่างประเทศหรือฝากเงินไว้กับธนาคารต่างประเทศ จัดว่าเป็นการไหลออกของเงินทุน

การศึกษาในครั้งนี้จะให้ความสำคัญกับการซื้อขายสินค้าและบริการระหว่างประเทศ นั่นคือ ให้ความสนใจกับบัญชีเดินสะพัดในส่วนของคุณค่าการค้า โดยต้องการศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อมูลค่าการนำเข้าสินค้าของประเทศใดประเทศหนึ่งจากประเทศอื่นๆ โดยปัจจัยที่มีผลต่อมูลค่าการนำเข้าของประเทศใดประเทศหนึ่ง มีรายละเอียดดังนี้

1. มูลค่าการนำเข้าขึ้นอยู่กับรายได้ที่แท้จริงของผู้บริโภคภายในประเทศ ผู้บริโภคที่มีรายได้ที่แท้จริงสูงย่อมสามารถซื้อสินค้าและบริการที่มีราคาสูงกว่าและซื้อในปริมาณที่มากกว่า ผู้บริโภคที่มีรายได้ต่ำ โดยทั่วไปเมื่อประชากรมีรายได้สูงขึ้น ความต้องการสินค้าและบริการจะเปลี่ยนไป คือ ผู้บริโภคจะลดการบริโภคสินค้าที่มีราคาและคุณภาพต่ำ แต่จะหันไปบริโภคสินค้าที่มีราคาแพงและมีคุณภาพสูงเพิ่มมากขึ้น

2. มูลค่าการนำเข้าขึ้นอยู่กับระดับราคาสินค้านำเข้า สินค้าโดยทั่วไปเมื่อมีราคาแพงขึ้น ความต้องการหรือปริมาณที่ผู้บริโภคต้องการซื้อจะน้อยลง ในทางตรงกันข้ามสินค้าที่มีราคาถูกลง ความต้องการของผู้บริโภคจะเพิ่มมากขึ้น

3. มูลค่าการนำเข้าขึ้นอยู่กับระดับราคาสินค้านำเข้าของกลุ่ม กล่าวคือ ถ้าราคาสินค้าของกลุ่มลดลง จะทำให้ปริมาณความต้องการหรือปริมาณการนำเข้าของประเทศผู้นำเข้าเพิ่มขึ้น ในทางตรงกันข้ามถ้าราคาสินค้าของกลุ่มแพงขึ้นความต้องการของผู้บริโภคลดลง

ความสัมพันธ์ของมูลค่าการนำเข้าสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งกับปัจจัยที่กำหนดความต้องการในสินค้า แสดงได้ดังนี้

$$M = f(Y, P_a, P_b, E_a)$$

โดยที่

M	=	มูลค่าการนำเข้าสินค้าและบริการชนิดใดชนิดหนึ่ง
Y	=	รายได้ประชาชาติของประเทศผู้นำเข้า
P_a	=	ระดับราคาสินค้านำเข้าของประเทศผู้นำเข้า
P_b	=	ระดับราคาสินค้านำเข้าของประเทศคู่แข่ง
E_a	=	อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 1 หน่วยกับเงินในประเทศ

นั่นคือ อุปสงค์รวมของการนำเข้าสินค้าขึ้นอยู่กับรายได้ประชาชาติของประเทศผู้นำเข้า ระดับราคาสินค้านำเข้าและอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ นอกจากนี้ยังขึ้นอยู่กับปัจจัยอื่นๆ อีก เช่น จำนวนประชากร รสนิยมของผู้บริโภค สภาพภูมิศาสตร์ เป็นต้น

แนวคิดเกี่ยวกับความยืดหยุ่น

ทฤษฎีทางด้านเศรษฐศาสตร์ มีการอธิบายความยืดหยุ่น (Elasticity) ว่าเป็นความสัมพันธ์ระหว่างอัตราการเปลี่ยนแปลงในปริมาณซื้อหรือปริมาณขายกับอัตราการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยต่างๆ ที่กำหนด โดยที่เมื่อปัจจัยกำหนดปริมาณซื้อและปริมาณขายเหล่านั้นเปลี่ยนแปลงไป แต่ปริมาณซื้อและปริมาณขายจะเปลี่ยนแปลงไปเล็กน้อยเพียงไรขึ้นอยู่กับความยืดหยุ่นของสินค้า ดังนั้นความยืดหยุ่นจึงเป็นตัววัดเพื่อดูปฏิกิริยาของปริมาณซื้อหรือปริมาณขายที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงของตัวแปรที่กำหนดต่าง ๆ ว่ามีความไวมากน้อยเพียงไร กล่าวอีกนัยหนึ่งปริมาณซื้อหรือปริมาณขายมีการไหวต่อการเปลี่ยนแปลงของตัวแปรที่กำหนดอย่างไร ความยืดหยุ่นนี้ใช้วัดได้ทั้งอุปสงค์ และอุปทาน (วันรักษ์ มิ่งมณีนากิน, 2541: 49-58) สิ่งที่ต้องศึกษาในที่นี้คือ ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ ซึ่งจำแนกได้เป็น

ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคา (Price Elasticity of Demand)

ความยืดหยุ่นของอุปสงค์สำหรับสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งต่อราคา หมายถึง อัตราการเปลี่ยนแปลงของปริมาณสินค้าชนิดนั้นต่ออัตราการเปลี่ยนแปลงของราคาสินค้าชนิดนั้น ถ้าอัตราการเปลี่ยนแปลงของปริมาณซื้อไหวตัวมากกว่าอัตราการเปลี่ยนแปลงของราคาสินค้า หมายความว่าอุปสงค์ต่อสินค้านี้มีความยืดหยุ่นสูง (Elastic) ถ้าอัตราการเปลี่ยนแปลงปริมาณซื้อน้อยกว่าอัตราการเปลี่ยนแปลงราคาหมายความว่า อุปสงค์สำหรับสินค้านั้นมีความยืดหยุ่นน้อย (Inelastic)

$$\text{ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคา} = \frac{\text{ร้อยละการเปลี่ยนแปลงของปริมาณซื้อ}}{\text{ร้อยละการเปลี่ยนแปลงของราคาสินค้า}}$$

หรือ

$$E_d = \frac{\Delta Q}{\Delta P} \times \frac{P}{Q}$$

กำหนดให้

$$\begin{aligned} E_d &= \text{ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคา} \\ \Delta Q &= \text{ปริมาณสินค้าส่วนที่เปลี่ยนแปลง} \\ \Delta P &= \text{ราคาส่วนที่เปลี่ยนแปลง} \\ Q &= \text{ปริมาณสินค้าที่ซื้อเดิม} \\ P &= \text{ราคาสินค้าเดิม} \end{aligned}$$

ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อรายได้ (Income Elasticity of Demand)

อุปสงค์ต่อรายได้ หมายถึง ความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณของสินค้าที่ผู้บริโภคต้องการซื้อ และรายได้ของผู้บริโภค ณ ระดับต่าง ๆ กันของผู้บริโภคภายในระยะเวลาที่กำหนดให้

$$\text{ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อรายได้} = \frac{\text{ร้อยละการเปลี่ยนแปลงของปริมาณซื้อ}}{\text{ร้อยละการเปลี่ยนแปลงของรายได้}}$$

หรือ

$$E_d = \frac{\Delta Q}{\Delta Y} \times \frac{Y}{Q}$$

กำหนดให้

$$\begin{aligned} E_d &= \text{ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคา} \\ \Delta Q &= \text{ปริมาณสินค้าส่วนที่เปลี่ยนแปลง} \\ \Delta P &= \text{ราคาส่วนที่เปลี่ยนแปลง} \\ Q &= \text{ปริมาณสินค้าที่ซื้อเดิม} \end{aligned}$$

$$P = \text{รายได้เดิม}$$

โดยทั่วไปการบริโภคจะเพิ่มขึ้นเมื่อรายได้เพิ่มขึ้น นั่นคือความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับปริมาณซื้อจะมีทิศทางเดียวกัน แต่ในกรณีสินค้าด้อยคุณภาพ (Inferior Goods) เช่น เสื้อโหล โรงภาพยนตร์ชั้น 2 เป็นต้น ผู้บริโภคมักจะบริโภคจำนวนน้อยลงเมื่อรายได้เพิ่มขึ้น ในกรณีเช่นนี้ ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับปริมาณซื้อจะมีทิศทางตรงกันข้าม กรณีอุปสงค์ต่อรายได้ก็เช่นเดียวกับอุปสงค์ต่อราคา คือพิจารณาความยืดหยุ่นจากค่าสัมบูรณ์ แต่ที่เพิ่มเติมคือ เครื่องหมายที่ติดมากับค่าความยืดหยุ่นสามารถบอกถึงประเภทของสินค้า หากเป็นเครื่องหมายลบแสดงว่าเป็นสินค้าด้อยคุณภาพ หากเป็นเครื่องหมายบวกแสดงว่าเป็นสินค้าปกติ (Normal Goods)

นอกจากนี้ยังมีการหาความยืดหยุ่นคือ การหาความสัมพันธ์ที่เป็นสมการเส้นตรงในรูป log-linear ซึ่งสามารถทำได้ดังนี้

สมมติรูปแบบของความสัมพันธ์เป็นสมการเส้นตรงอยู่ในรูปของ log

$$\ln Q = \ln a + b \ln P + c \ln Y + d \ln E$$

โดยกำหนดให้

a	=	ค่าคงที่
b, c, d	=	ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปร
Q	=	ปริมาณสินค้า
P	=	ราคาสินค้า
E	=	อัตราแลกเปลี่ยน

ฉะนั้น ถ้าต้องการหาความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคา อาจเขียนได้เป็น

$$\frac{d Q/Q}{d P/P} = \frac{d \ln Q}{d \ln p} = b$$

ถ้าต้องการหาความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อรายได้ อาจเขียนได้เป็น

$$\frac{d Q/Q}{d Y/Y} = \frac{d \ln Q}{d \ln Y} = c$$

ถ้าต้องการหาความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่ออัตราแลกเปลี่ยน อาจเขียนได้เป็น

$$\frac{d Q/Q}{d E/E} = \frac{d \ln Q}{d \ln E} = d$$

ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์จะมีค่าแตกต่างกัน แต่แต่ละค่าแสดงให้เห็นว่าอุปสงค์มีความยืดหยุ่นมากน้อยเพียงไร ค่าความยืดหยุ่นยิ่งมากเท่าไร อุปสงค์ก็มีความยืดหยุ่นมากเท่านั้น

ประเภทของความยืดหยุ่น

ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ แบ่งได้เป็น 5 ชนิดตามค่าความยืดหยุ่น คือ

1. อุปสงค์ไม่มีความยืดหยุ่นเลย (Perfectly Inelastic Demand) ในกรณีนี้จำนวนซื้อจะไม่เปลี่ยนแปลงเมื่อราคาเปลี่ยนแปลงไปเท่าใดก็ตาม ค่าความยืดหยุ่นจึงมีค่าเท่ากับ 0
2. อุปสงค์มีความยืดหยุ่นน้อย (Relatively Inelastic Demand) เมื่อราคาเปลี่ยนแปลง ร้อยละของการเปลี่ยนแปลงของจำนวนซื้อจะน้อยกว่าร้อยละของการเปลี่ยนแปลงของราคา ค่าความยืดหยุ่นจะมากกว่า 0 แต่น้อยกว่า 1
3. อุปสงค์มีความยืดหยุ่นคงที่ (Unitary Elastic Demand) หมายความว่าร้อยละการเปลี่ยนแปลงของจำนวนซื้อเท่ากับร้อยละการเปลี่ยนแปลงของราคา ค่าความยืดหยุ่นจะเท่ากับ 1
4. อุปสงค์มีความยืดหยุ่นมาก (Relatively Elastic Demand) หมายความว่า ร้อยละการเปลี่ยนแปลงของจำนวนซื้อมากกว่าร้อยละการเปลี่ยนแปลงของราคา ดังนั้นรายจ่ายทั้งหมดจะลดลงถ้าราคาสูงขึ้น และจะเพิ่มขึ้นเมื่อราคาลดลง ค่าความยืดหยุ่นจะมากกว่า 1 แต่น้อยกว่า อนันต์
5. อุปสงค์มีความยืดหยุ่นมากที่สุด (Perfectly Elastic Demand) ในกรณีจำนวนซื้อจะเพิ่มขึ้นโดยไม่จำกัด ถ้าผู้ขายจะพยายามรักษาราคาไว้ให้อยู่ในระดับนั้น หรือลดราคาลงแต่ปริมาณซื้อจะลดลงเหลือศูนย์ ถ้าราคาเพิ่มสูงขึ้นเพียงนิดเดียว ในสภาพเช่นนี้พ่อค้าแต่ละคนย่อมไม่อาจตั้ง

ราคาสินค้าของตนให้สูงกว่าราคตลาดขณะนั้น ค่าความยืดหยุ่นจะเท่ากับอนันต์

จากแนวคิดเกี่ยวกับความยืดหยุ่น สามารถนำไปใช้เป็นแนวทางในการวิเคราะห์ความยืดหยุ่นของอุปสงค์การนำเข้ารถยนต์นั่งในประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทย เพื่อทราบถึงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่างๆ ที่มีต่ออุปสงค์การนำเข้ารถยนต์นั่งในประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทย

แนวคิดเกี่ยวกับภาษีศุลกากร

ภาษีศุลกากรเป็นภาษีที่เก็บจากสินค้าข้ามเขตแดนประเทศภาษีศุลกากรที่สำคัญที่สุดคือ ภาษีนำเข้า (Import Duties) ซึ่งเก็บจากสินค้าเข้าของประเทศทุกชนิดการเก็บภาษีประเภทนี้มีจุดประสงค์เพื่อเป็นการคุ้มกันผู้ผลิตภายในประเทศให้สามารถแข่งขันกับผู้ผลิตต่างประเทศได้แต่สำหรับประเทศที่กำลังพัฒนาการเก็บภาษีนำเข้ามีจุดประสงค์เพื่อเป็นรายได้ของรัฐและเป็นการคุ้มกันด้วยโดยทั่วไป (เกสร จันทรภูศิริรัตน์, 2538: 240-241) การจัดเก็บภาษีศุลกากรมี 3 ลักษณะดังนี้

1. เก็บตามราคา (Ad Valorem Tariff) คือชนิดของภาษีที่คิดเป็นร้อยละของมูลค่าหรือราคาสินค้าราคาสินค้าภายในประเทศเมื่อมีการเก็บภาษีตามราคาเป็นดังนี้

$$P_d = P_m (1 + T_a)$$

โดยที่

$$\begin{aligned} P_d &= \text{ราคาสินค้าภายในประเทศเมื่อรวมภาษี} \\ P_m &= \text{ราคาสินค้านำเข้า} \\ T_a &= \text{อัตราภาษีคิดเป็นร้อยละของมูลค่าหรือราคา} \end{aligned}$$

2. เก็บตามสภาพ (Specific Tariff) คือชนิดของภาษีที่กำหนดอัตราต่อสินค้านิ่งหน่วยเป็นจำนวนที่แน่นอนลงไปราคาสินค้าภายในประเทศเมื่อมีการเก็บภาษีตามสภาพเป็นดังนี้

$$P_d = P_m + T_s$$

โดยที่

P_d	=	ราคาสินค้าภายในประเทศเมื่อรวมภาษี
P_m	=	ราคาสินค้านำเข้า
T_s	=	อัตราภาษีหนึ่งหน่วย

3. เกือบแบบผสม (Compound Tariff) คือชนิดของภาษีที่เก็บทั้งแบบตามสภาพและราคารวมกันเช่นอัตราภาษีรถจักรยานคิดเป็นร้อยละ 40 ของราคานำเข้าและอัตราภาษีรถจักรยานคันละ 200 บาทถ้าราคานำเข้ารถจักรยานคันหนึ่งเท่ากับ 1,000 บาทแสดงว่าต้องเสียภาษีเท่ากับ 600 บาท ภาษีที่เก็บตามราคามีประโยชน์ในการแก้ปัญหาดุลการชำระหนี้ระหว่างประเทศได้สะดวกกว่า

ภาษีที่เก็บตามราคามีประโยชน์ในการแก้ปัญหาดุลการชำระหนี้ระหว่างประเทศได้สะดวกกว่าภาษีที่เก็บแบบตามสภาพและการปรับตัวเองในระยะเวลาที่มีเงินเฟ้อเพราะเมื่อราคาสินค้าสูงรัฐบาลก็จะมีรายได้มากขึ้นไปด้วยนอกจากนั้นภาษีที่เก็บแบบตามราคายังใช้ได้กับสินค้าที่มีคุณภาพหลายขนาดได้อีกด้วย

แนวคิดเกี่ยวกับการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าการนำเข้าสินค้าของประเทศ j จากประเทศ i เมื่อประเทศ j ลดอัตราภาษีนำเข้าให้แก่ประเทศ i (Baldwin and Murray, 1977: 30-45)

จากการที่ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคาของสินค้านำเข้าแสดงเปอร์เซ็นต์ของการเปลี่ยนแปลงปริมาณการนำเข้าต่อเปอร์เซ็นต์การเปลี่ยนแปลงของราคาดังนี้คือ

$$E = \frac{\Delta Q}{\Delta P} \times \frac{P}{Q}$$

กำหนดให้

E	=	ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคาสินค้านำเข้า
ΔQ	=	การเปลี่ยนแปลงของปริมาณการนำเข้าสินค้าระหว่างปีที่ $t=0$ กับ $t=1$
ΔP	=	การเปลี่ยนแปลงราคาของสินค้านำเข้าระหว่างปีที่ $t=0$ กับ $t=1$
Q	=	ปริมาณสินค้า ณ ปีที่ $t=0$
P	=	ราคาสินค้านำเข้า ณ ปีที่ $t=0$

ในการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าสินค้าเข้าของประเทศ j จากประเทศ i เมื่อประเทศ j มีการลดอัตราภาษีนำเข้าสินค้าให้แก่ประเทศ i มีข้อสมมติว่าค่าความยืดหยุ่นต่อราคาของสินค้าเข้าของประเทศ j มีลักษณะไม่จำกัด (Infinte) กล่าวคือประเทศ j สามารถทำการนำเข้าเพิ่มขึ้นได้อย่างไม่จำกัดจำนวนโดยปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดการเปลี่ยนแปลงในมูลค่าการนำเข้าสินค้าของประเทศ j จากประเทศ i เมื่อประเทศ j ลดอัตราภาษีนำเข้าสินค้าให้แก่ประเทศ i มีดังนี้

1. มูลค่าการนำเข้าสินค้าของประเทศ j จากประเทศ i ก่อนที่ประเทศ j จะลดอัตราภาษีนำเข้าให้แก่ประเทศ i
2. ระดับอัตราภาษีนำเข้าก่อนที่ประเทศ j จะลดอัตราภาษีนำเข้าให้แก่ประเทศ i
3. ระดับอัตราภาษีนำเข้าหลังที่ประเทศ j จะลดอัตราภาษีนำเข้าให้แก่ประเทศ i
4. ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคาสินค้านำเข้าของประเทศ j จากประเทศ i

โดยสูตรในการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงในมูลค่านำเข้าสินค้าของประเทศ j จากประเทศ i เมื่อประเทศ j ลดอัตราภาษีนำเข้าให้แก่ประเทศ i คือ

$$\Delta M_i = \left(\frac{t_0 - t_1}{1 + t_1} \right) E \cdot M_0$$

กำหนดให้

- ΔM_i = การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าการนำเข้าสินค้าของประเทศ j เมื่อมีการลดภาษี
- t_0 = อัตราภาษีนำเข้าก่อนที่มีการลดภาษีของประเทศ j ณ ปีที่ $t = 0$
- t_1 = อัตราภาษีนำเข้าหลังที่มีการลดภาษีของประเทศ j ณ ปีที่ $t = 1$
- E = ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ประเทศ j ที่มีต่อราคาสินค้านำเข้า
- M_0 = มูลค่าการนำเข้าสินค้าจากประเทศ j จากประเทศ i ณ ปีที่ $t = 0$

การศึกษาผลกระทบของการลดภาษีต่อการนำเข้าสินค้าเป็นการศึกษาถึงการเปลี่ยนแปลงในมูลค่าการนำเข้าสินค้าอุตสาหกรรมต่างๆเมื่อมีการลดภาษีซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวขึ้นอยู่กับส่วนต่างระหว่างอัตราภาษีที่ประเทศ j จัดเก็บหลังจากที่มีการลดภาษีและก่อนลดภาษีความยืดหยุ่นของอุปสงค์ที่มีต่อราคาของสินค้าเข้าของประเทศ j และมูลค่าการนำเข้าสินค้าของประเทศ j จากประเทศ i ก่อนที่ประเทศ j จะลดภาษีนำเข้าโดยสมการการเปลี่ยนแปลงในมูลค่าการนำเข้าสินค้า

ดังกล่าวข้างต้นมีที่มาจากการหาความยืดหยุ่นของอุปสงค์ที่มีต่อราคาของสินค้าเข้าของประเทศ j โดยใช้สูตรต่อไปนี้

$$\text{จากค่า } E = \frac{\Delta Q}{\Delta P} \times \frac{P}{Q}$$

$$\text{หรือ } \Delta Q = \frac{\Delta P \cdot E \cdot Q}{P_0}$$

จากแนวคิดการเก็บภาษีศุลกากรแบบเก็บตามราคาจะเห็นว่าราคาสินค้าเข้าจากประเทศ j หมายถึงผลบวกของราคานำเข้า (P_{cif}) + ภาษีนำเข้า ดังนั้น

$$P_0 = P_{cif} (1 + t_0)$$

$$P_1 = P_{cif} (1 + t_1)$$

$$\text{กำหนดให้ } \Delta P = P_0 - P_1$$

$$\text{นำค่า } P_0 \text{ และ } P_1 \text{ ไปแทนใน } \frac{\Delta P}{P_0}$$

$$\text{จาก } \frac{\Delta P}{P_0} = \left(\frac{P_0 - P_1}{P_0} \right)$$

$$\text{จะได้ } \frac{\Delta P}{P_0} = \frac{P_{cif} (1 + t_0) - (1 + t_1)}{P_{cif} (1 + t_0)}$$

$$\frac{\Delta P}{P_0} = \left(\frac{P_0 - P_1}{P_0} \right)$$

นำไปใน ΔQ จะได้

$$= \left(\frac{t_0 - t_1}{1 + t_1} \right)$$

นำ P_0 คูณตลอด จะได้

$$P_0 \cdot \Delta Q = \left(\frac{t_0 - t_1}{1 + t_1} \right) E \cdot P \cdot Q_0$$

จากมูลค่าการนำเข้า (M) = ราคา (P) x ปริมาณการนำเข้า (Q) เมื่อราคาถูกกำหนดตามค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์การนำเข้ามีค่าอยู่อย่างไม่จำกัดจึงทำให้ราคามีค่าคงที่ จะได้

$$\Delta M = \left(\frac{t_0 - t_1}{1 + t_1} \right) E \cdot M_0$$

การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ

การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจเป็นความพยายามที่จะนำแนวคิดเก่าแก่ของยุโรปเกี่ยวกับความเท่าเทียมกันของโอกาส (Equality of Opportunity) มาใช้ในทางปฏิบัติกล่าวคือความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศตั้งแต่ 2 ประเทศขึ้นไปจะสามารถดำเนินไปด้วยดีถ้าประเทศเหล่านี้ต่างมีโอกาสเท่าเทียมกันในการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจได้แก่กระบวนการยกเลิกวิธีการเลือกปฏิบัติ (Discrimination) ทางด้านการค้าและการเงินระหว่างสองประเทศหรือหลายประเทศการเลือกปฏิบัติดังกล่าวมีลักษณะเป็นการจำกัดการค้าและการเงินทำให้เกิดความกระทบกระเทือนต่อการค้าและการเงินของโลกความสัมพันธ์ทางด้านการค้าและการเงินระหว่างประเทศต่างๆตั้งอยู่บนพื้นฐานของความแตกต่างกันของปัจจัยและสภาพแวดล้อมหลายประการที่ปรากฏ อยู่ในแต่ละประเทศและประการที่สำคัญเป็นความสัมพันธ์ทางด้านการค้าและการเงินระหว่างประเทศที่มีนโยบายต่างๆแตกต่างกันแต่ละประเทศเช่นนโยบายที่แตกต่างกันในการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจสังคมและการเมืองซึ่งจะเห็นได้ว่าปริมาณและมูลค่าของสินค้าที่ซื้อขายกันระหว่างประเทศนอกจากจะขึ้นอยู่กับนโยบายต่างๆในแต่ละประเทศได้แก่การเก็บภาษีสินค้าเข้าและสินค้าออกการจำกัดปริมาณการนำเข้าและการส่งออกการเก็บภาษี โภคภัณฑ์ที่ซื้อขายภายในประเทศและระบบการเงินและการธนาคารเป็นต้นซึ่งปัจจัยต่างๆดังกล่าวมีอิทธิพลโดยตรงต่ออุปสงค์และอุปทานของสินค้านอกเหนือจากราคาของสินค้าและรายได้ของผู้ซื้อในแต่ละประเทศ

การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจเป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นและเมื่อสิ้นกระบวนการแล้วจะต้องใช้เวลาอันยาวนานเพื่อนำไปสู่ความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของหลายประเทศที่อยู่ภายในภูมิภาค

เดียวกันจากที่กล่าวมานั้นยังมิได้พิจารณาถึงปัญหาความล่าช้าของภาคต่างๆที่อยู่ภายในประเทศเดียวกันการรวมกลุ่มระหว่างภาคที่อยู่ภายในประเทศเดียวกันมีลักษณะที่มีความซับซ้อนน้อยกว่าการรวมกลุ่มระหว่างประเทศที่อยู่ใกล้เคียงกันด้วยเหตุผลว่าการรวมกลุ่มระหว่างภาคต่างๆที่อยู่ภายในประเทศเดียวกันมีลักษณะเป็นการตัดสินใจของหน่วยทางการเมืองที่มีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน (Single Political Decision Making) และนอกจากนี้ยังไม่มีปัญหาทางด้านเงินตราเข้ามาเกี่ยวข้องเนื่องจากเป็นการใช้เงินตราสกุลเดียวกันตลอดทั่วประเทศ

การที่ประเทศต่างๆมีอำนาจอธิปไตยและมีอาณาเขตของตนเองที่แน่นอนทำให้เกิดปัญหาการขาดความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในแง่ของการร่วมกันดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจไม่ว่าจะ

เป็นด้านการค้าการเงินและการเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิตหรือแม้ว่าจะเป็นการดำเนินนโยบายทางเศรษฐกิจก็ตามซึ่งล้วนแต่เป็นลักษณะที่ขาดความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันข้อสมมติฐานของการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจได้แก่การขาดความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งเป็นสาเหตุให้มีการเลือกปฏิบัติระหว่างประเทศอย่างกว้างขวางและมีประสิทธิภาพการแก้ไขปัญหาดังกล่าวมีทางเลือกกระทำได้ทางหนึ่งได้แก่การเริ่มดำเนินการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับปัญหาดังกล่าว (สมนึก ธีระพลิกะ, 2538: 366-367)

การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจจะสามารถกระทำได้หลายรูปแบบขึ้นอยู่กับว่าประเทศต่างๆที่รวมกลุ่มกันมีวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายของการรวมกลุ่มเป็นเช่นไร โดยสามารถแบ่งการรวมกลุ่มออกได้เป็นหลายระดับโดยมีลักษณะสำคัญต่าง ๆ ดังนี้ (วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน, 2545: 76)

1. การให้สิทธิพิเศษทางการค้า (Preferential Trade Arrangement) เป็นการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจระดับเบื้องต้นมีการใช้ภาษีศุลกากรในหมู่ประเทศสมาชิกในอัตราต่ำกว่าที่ใช้กับประเทศนอกกลุ่มแต่ภายในกลุ่มยังไม่ได้ใช้ภาษีศุลกากรอัตราเดียวกันโดยมากเกิดจากประเทศที่เคยเป็นเจ้าอาณานิคมและภายหลังยังคงรักษาสายสัมพันธ์กับอดีตอาณานิคมของตนด้วยการให้สิทธิพิเศษทางการค้าตัวอย่างได้แก่ประเทศในเครือจักรภพอังกฤษ (British Common Wealth)

2. เขตการค้าเสรี (The Free Trade Area) เป็นการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจที่ก้าวหน้ากว่าการให้สิทธิพิเศษทางการค้ามีการใช้ภาษีศุลกากรในหมู่ประเทศสมาชิกในอัตราต่ำกว่าที่ใช้กับประเทศนอกกลุ่มและภายในกลุ่มมีการใช้พิกัดอัตราภาษีร่วม (Common Tariff) นั่นคือใช้ภาษีศุลกากรอัตรา

เดียวกันในสินค้ารายการเดียวกันนอกจากนี้ในเขตการค้าเสรีจะมีการยกเลิกข้อจำกัดต่างๆที่เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายของสินค้าและบริการระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องหรือที่เป็นสมาชิกแต่ในขณะเดียวกันแต่ละประเทศก็ยังคงมีการใช้มาตรการทางด้านภาษีศุลกากร โควตาและเครื่องมือต่างๆทางการค้ากับประเทศอื่นๆที่ได้เข้าร่วมหรือมิได้เป็นสมาชิกปัจจุบันมีการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจแบบนี้มากมายหลายกลุ่มอาทิเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area: AFTA) เขตการค้าเสรีอเมริกาเหนือ (North American Free Trade Agreement : NAFTA) เขตการค้าเสรีละตินอเมริกา (Latin American Free Trade Association : LAFTA)

3. สหภาพภาษีศุลกากร (Customs Union) เป็นการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจที่ก้าวหน้ามากกว่าเขตการค้าเสรีกล่าวคือนอกเหนือไปจากการยกเลิกภาษีศุลกากรหรือมีการใช้ภาษีศุลกากรในหมู่ประเทศสมาชิกในอัตราต่ำกว่าที่ใช้กับประเทศนอกกลุ่มและโควตาที่ใช้กับการค้าระหว่างประเทศแล้วภายในกลุ่มยังมีการใช้ภาษีศุลกากรอัตราเดียวกันในสินค้ารายการเดียวกัน (Common External Tariffs) นอกจากนี้ประเทศสมาชิกทุกประเทศใช้โครงสร้างอัตราภาษีศุลกากรเดียวกันต่อประเทศนอกกลุ่มรวมทั้งมีการกำหนดมาตรการการค้าอื่นๆแบบเดียวกันตัวอย่างเช่น BENELUX ประกอบด้วยสมาชิกต่างๆได้แก่เบลเยียม เนเธอร์แลนด์ และลักเซมเบิร์ก

4. ตลาดร่วม (Common Market) เป็นการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจที่ก้าวหน้ามากกว่าสหภาพภาษีศุลกากร นอกจากครอบคลุมลักษณะสหภาพภาษีศุลกากรแล้วคือนอกจากการยกเลิกข้อจำกัดอันเป็นอุปสรรคต่อการค้าระหว่างประเทศสมาชิกและการกำหนดภาษีศุลกากรที่มีลักษณะเหมือนกันขึ้นใช้แก่การค้าระหว่างประเทศภายนอกที่มีได้เป็นสมาชิกแล้วตลาดร่วมยังเกี่ยวข้องกับการรวมกลุ่มที่สูงขึ้นอีกได้แก่การปล่อยเสรีให้มีการเคลื่อนย้ายแรงงานเงินทุนและการประกอบกิจการระหว่างประเทศสมาชิกภายในกลุ่มตัวอย่างตลาดร่วมได้แก่ประชาคมเศรษฐกิจยุโรป (European Economic Community) หรือตลาดร่วมยุโรป (EuroPean Common Market) ซึ่งปัจจุบันได้พัฒนาเป็นสหภาพเศรษฐกิจแล้ว

5. สหภาพเศรษฐกิจ (Economic Union) เป็นการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจที่ก้าวหน้าสมบูรณ์ที่สุดนอกจากครอบคลุมลักษณะของตลาดร่วมแล้วยังมีการใช้สถาบันทางเศรษฐกิจอื่นๆร่วมกันหรือแบบเดียวกันอาทิการใช้เงินตราอย่างเดียวกันโดยมีการสร้างเงินตราชนิดใหม่ขึ้นมาใช้ร่วมกัน การกำหนดนโยบายการเงินและการคลังชุดเดียวกันสำหรับการเจรจาทางเศรษฐกิจกับต่างประเทศนี้ ก็มอบหมายให้องค์กรร่วมที่จัดตั้งขึ้นทำหน้าที่ต่างๆในนามของประเทศภาคีทั้งหมดอย่างเช่นเป็น

ผู้แทนในการทำหน้าที่ทั้งหมดเกี่ยวกับองค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) ตัวอย่างสหภาพเศรษฐกิจได้แก่สหภาพยุโรป

ปัจจัยที่ช่วยในการตัดสินใจเข้าร่วมกลุ่ม ส่วนใหญ่จะพิจารณาถึงเหตุผลในด้านต่างๆดังนี้

1. ผลดีและผลเสียที่จะเกิดขึ้นกับประเทศที่จะเข้าร่วมกลุ่มทางเศรษฐกิจทั้งผลทางด้านการผลิตและผลด้านการบริโภคซึ่งเป็นปัจจัยประการแรกที่ประเทศต่างๆจะพิจารณา

2. ขนาดของการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจที่มีขนาดใหญ่หรือมีสมาชิกหลายประเทศรวมกัน โอกาสที่จะรวมเอาประเทศที่มีต้นทุนการผลิตต่ำสุดสำหรับสินค้าชนิดต่างๆมาอยู่ในกลุ่มเดียวกันก็จะมีมากแสดงว่าการจัดสรรทรัพยากรเพื่อการผลิตอย่างมีประสิทธิภาพก็จะบรรลุถึงระดับสูงที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ตัวอย่างเช่นประเทศ ก. และ ข. ต่างก็ผลิตสินค้าอย่างเดียวกันคือรถจักรยานการผลิตนี้เพียงพอที่จะป้อนตลาดภายในประเทศเท่านั้นและรัฐบาลตั้งกำแพงภาษีเพื่อกีดกันสินค้าอย่างเดียวกันที่มาจากต่างประเทศประเทศ ค. ก็ผลิตรถจักรยาน เช่นกันแต่ด้วยต้นทุนที่ต่ำกว่ามากสมมติว่า ก. และ ข. มารวมกลุ่มกันเนื่องจากทั้งสองประเทศนี้ต่างก็ผลิตรถจักรยานด้วยต้นทุนพอๆกันจะนั้นแม้ว่าจะรวมกลุ่มกันแต่การค้าขายรถจักรยานระหว่างประเทศนี้ก็ยังคงมีน้อยรวมทั้งการผลิตและการบริโภคสินค้า (รถจักรยาน) ของทั้งสองประเทศนี้ก็คงเปลี่ยนแปลงไปไม่มากนักแต่ถ้าสมมติว่าได้มีการชักชวนประเทศ ค. เข้ามารวมกลุ่มด้วยการผลิตรถจักรยานจะต้องค่อยๆถูกดึงไปอยู่ในมือผลิตของประเทศ ค. อย่างไม่มีปัญหาเพราะมีความได้เปรียบในเรื่องต้นทุนที่ต่ำกว่าหรือมีฉะนั้นผู้ผลิตในประเทศก. และ ข. ก็คงต้องเร่งปรับปรุงเทคนิคการผลิตเพื่อที่จะแข่งขันกับผู้ผลิตในประเทศ ค. ได้ซึ่งทั้งสองประการนี้ล้วนแต่มีผลทำให้การผลิตรถจักรยานเพิ่มจำนวนมากขึ้น

อย่างไรก็ตามการมีประเทศสมาชิกจำนวนมากไม่ใช่จะเป็นผลดีต่อการรวมกลุ่มเสมอไป ขนาดของการรวมกลุ่มที่ขยายตัวออกไปจะมีผลดีก็ต่อเมื่อประเทศสมาชิกที่เพิ่มเข้ามาสามารถเป็นแรงกระตุ้นให้ผู้ผลิตเดิมเกิดความกระตือรือร้นในการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตให้สูงขึ้นมีฉะนั้นแล้วการเพิ่มสมาชิก (ที่มีประสิทธิภาพต่ำ) กลับจะเป็นอุปสรรคต่อความเจริญก้าวหน้าของกลุ่มเอง

3. โครงสร้างทางเศรษฐกิจโดยในที่นี้จะพิจารณาเฉพาะผลผลิตของแต่ละประเทศซึ่งอาจมองได้ทั้งด้านต้นทุนเปรียบเทียบ (Comparative Cost) และชนิดของผลผลิต (Product Range)

สำหรับการพิจารณาในด้านต้นทุนเปรียบเทียบนั้นประเทศสองประเทศจะถือว่าเป็นการแข่งขันกัน (Competitive) ถ้าสินค้าชนิดต่างๆที่ผลิตได้ในประเทศทั้งสองส่วนใหญ่มีต้นทุนการผลิตใกล้เคียงกัน และถือว่าเป็นแบบอาศัยซึ่งกันและกัน (Complementary) ถ้าต้นทุนการผลิตของสินค้าอย่างเดียวกัน ต่างกันมากการรวมกลุ่มจะได้ประโยชน์มากถ้าประเทศที่เป็นสมาชิกต่างก็อยู่ในลักษณะหลังทั้งนี้ เพราะเมื่อรวมกลุ่มกันแล้วจะมีการโยกย้ายการผลิตจากผู้ผลิตต้นทุนสูงไปยังผู้ผลิตต้นทุนต่ำและการใช้ทรัพยากรมีประสิทธิภาพสูงขึ้นส่วนการพิจารณาชนิดของผลผลิตนั้นประเทศสองประเทศ หรือหลายประเทศมีลักษณะแข่งขันกัน (Competitive) ถ้าสินค้าที่ผลิตได้ส่วนมากคล้ายคลึงกันแต่ ทั้งสองประเทศจะเป็นแบบอาศัยซึ่งกันและกัน(Complementary) ถ้าสินค้าที่ผลิตได้ส่วนใหญ่ไม่ เหมือนกัน โดยนักทฤษฎีทั้งหลายมักมีความเห็นว่าการรวมกลุ่มจะได้ผลดีมากถ้าประเทศที่เป็น สมาชิกผลิตสินค้าส่วนใหญ่คล้ายคลึงกัน ในทางตรงข้ามการรวมกลุ่มจะได้ประโยชน์น้อยถ้าสินค้า ส่วนมากที่ผลิตได้ไม่เหมือนกัน

4. เศรษฐกิจและการเมืองข้อกำหนดต่างๆที่จำเป็นสำหรับการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจเช่น การยกเลิกภาษีศุลกากร โควตาและกฎเกณฑ์ทางการค้าอื่นๆแม้จะกระทำไปโดยยึดหลัก ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจส่วนรวมเป็นสำคัญแต่ก็กระทบกระเทือนต่อเศรษฐกิจในบางสาขา รวมทั้งธุรกิจการค้าเอกชนบางกลุ่มอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้คือพวกที่มีต้นทุนการผลิตสูงหรือมี ประสิทธิภาพการผลิตต่ำจะถูกกระทบกระเทือนอย่างมากถ้าไม่สามารถปรับปรุงตัวได้อาจต้องเลิก กิจการหรือการเคลื่อนย้ายแรงงานแบบอิสระคนงานอาจไม่พอใจที่จะต้องแข่งขันกับแรงงานจาก ประเทศอื่นประเทศที่มอบหมายให้องค์กรร่วมที่จัดตั้งขึ้นทำหน้าที่ต่างๆในนามของประเทศภาคี ทั้งหมดอย่างเช่นเป็นผู้แทนในการทำหน้าที่ทั้งหมดเกี่ยวกับองค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) ตัวอย่างสหภาพเศรษฐกิจได้แก่สหภาพยุโรป

ปัจจัยที่ช่วยในการตัดสินใจเข้าร่วมกลุ่ม ส่วนใหญ่จะพิจารณาถึงเหตุผลในด้านต่างๆดังนี้

1. ผลดีและผลเสียที่จะเกิดขึ้นกับประเทศที่จะเข้าร่วมกลุ่มทางเศรษฐกิจทั้งผลทางด้าน การผลิตและผลด้านการบริโภคซึ่งเป็นปัจจัยประการแรกที่ประเทศต่างๆจะพิจารณา
2. ขนาดของการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจที่มีขนาดใหญ่หรือมี สมาชิกหลายประเทศรวมกัน โอกาสที่จะรวมเอาประเทศที่มีต้นทุนการผลิตต่ำสุดสำหรับสินค้า ชนิดต่างๆมาอยู่ในกลุ่มเดียวกันก็จะมีความแสดงว่าการจัดสรรทรัพยากรเพื่อการผลิตอย่างมี

ประสิทธิภาพที่จะบรรลุถึงระดับสูงที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ตัวอย่างเช่นประเทศก. และข. ต่างก็ผลิตสินค้าอย่างเดียวกันคือรถจักรยานการผลิตนี้เพียงพอที่จะป้อนตลาดภายในประเทศเท่านั้นและรัฐบาลตั้งกำแพงภาษีเพื่อกีดกันสินค้าอย่างเดียวกันที่มาจากต่างประเทศประเทศค. ก็ผลิตรถจักรยานเช่นกันแต่ด้วยต้นทุนที่ต่ำกว่ามากสมมติว่าก. และข. มารวมกลุ่มกันเนื่องจากทั้งสองประเทศนี้ต่างก็ผลิตรถจักรยานด้วยต้นทุนพอๆกันจะนั้นแม้ว่าจะรวมกลุ่มกันแต่การค้าขายรถจักรยานระหว่างประเทศนี้ก็ยังคงมีน้อยรวมทั้งการผลิตและการบริโภคสินค้า (รถจักรยาน) ของทั้งสองประเทศนี้ก็คงเปลี่ยนแปลงไปไม่มากนักแต่ถ้าสมมติว่าได้มีการชักชวนประเทศค. เข้ามารวมกลุ่มด้วยการผลิตรถจักรยานจะต้องค่อยๆถูกดึงไปอยู่ในมือผลิตของประเทศก. อย่างไม่มีปัญหาเพราะมีความได้เปรียบในเรื่องต้นทุนที่ต่ำกว่าหรือมีฉะนั้นผู้ผลิตในประเทศ ก. และ ข. ก็คงต้องเร่งปรับปรุงเทคนิคการผลิตเพื่อที่จะแข่งขันกับผู้ผลิตในประเทศ ค. ได้ซึ่งทั้งสองประการนี้ล้วนแต่มีผลทำให้การผลิตรถจักรยานเพิ่มจำนวนมากขึ้น

อย่างไรก็ตามการมีประเทศสมาชิกจำนวนมากไม่ใช่จะเป็นผลดีต่อการรวมกลุ่มเสมอไปขนาดของการรวมกลุ่มที่ขยายตัวออกไปจะมีผลดีก็ต่อเมื่อประเทศสมาชิกที่เพิ่มเข้ามาสามารถเป็นแรงกระตุ้นให้ผู้ผลิตเดิมเกิดความกระตือรือร้นในการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตให้สูงขึ้นมีฉะนั้นแล้วการเพิ่มสมาชิก (ที่มีประสิทธิภาพต่ำ) กลับจะเป็นอุปสรรคต่อความเจริญก้าวหน้าของกลุ่มเอง

3. โครงสร้างทางเศรษฐกิจโดยในที่นี้จะพิจารณาเฉพาะผลผลิตของแต่ละประเทศซึ่งอาจมองได้ทั้งด้านต้นทุนเปรียบเทียบ (Comparative Cost) และชนิดของผลผลิต (Product Range) สำหรับการพิจารณาในด้านต้นทุนเปรียบเทียบนั้นประเทศสองประเทศจะถือว่าเป็นการแข่งขันกัน (Competitive) ถ้าสินค้าชนิดต่างๆที่ผลิตได้ในประเทศทั้งสองส่วนใหญ่มีต้นทุนการผลิตใกล้เคียงกันและถือว่าเป็นแบบอาศัยซึ่งกันและกัน (Complementary) ถ้าต้นทุนการผลิตของสินค้าอย่างเดียวกันต่างกันมากการรวมกลุ่มจะได้ประโยชน์มากถ้าประเทศที่เป็นสมาชิกต่างก็อยู่ในลักษณะหลังทั้งนี้เพราะเมื่อรวมกลุ่มกันแล้วจะมีการโยกย้ายการผลิตจากผู้ผลิตต้นทุนสูงไปยังผู้ผลิตต้นทุนต่ำและการใช้ทรัพยากรมีสมรรถภาพสูงขึ้นส่วนการพิจารณาชนิดของผลผลิตนั้นประเทศสองประเทศหรือหลายประเทศมีลักษณะแข่งขันกัน (Competitive) ถ้าสินค้าที่ผลิตได้ส่วนมากคล้ายคลึงกันแต่ทั้งสองประเทศจะเป็นแบบอาศัยซึ่งกันและกัน (Complementary) ถ้าสินค้าที่ผลิตได้ส่วนใหญ่ไม่เหมือนกันโดยนักทฤษฎีทั้งหลายมักมีความเห็นว่าการรวมกลุ่มจะได้ผลดีมากถ้าประเทศที่เป็นสมาชิกผลิตสินค้าส่วนใหญ่คล้ายคลึงกันในทางตรงข้ามการรวมกลุ่มจะได้ประโยชน์น้อยถ้าสินค้าส่วนมากที่ผลิตได้ไม่เหมือนกัน

4. เศรษฐกิจและการเมืองข้อกำหนดต่างๆที่จำเป็นสำหรับการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจเช่น การยกเลิกภาษีศุลกากร โควตาและกฎเกณฑ์ทางการค้าอื่นๆแม้จะกระทำไปโดยยึดหลักผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจส่วนรวมเป็นสำคัญแต่ก็กระทบกระเทือนต่อเศรษฐกิจในบางสาขา รวมทั้งธุรกิจการค้าเอกชนบางกลุ่มอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้คือพวกที่มีต้นทุนการผลิตสูงหรือมีประสิทธิภาพการผลิตต่ำจะถูกกระทบกระเทือนอย่างมากถ้าไม่สามารถปรับปรุงตัวได้อาจต้องเลิกกิจการหรือการเคลื่อนย้ายแรงงานแบบอิสระคนงานอาจไม่พอใจที่จะต้องแข่งขันกับแรงงานจากประเทศอื่นเป็นต้นนอกจากการได้รับประโยชน์ที่แต่ละกลุ่มในระบบเศรษฐกิจเดียวกันจะไม่เท่าเทียมกันแล้วประโยชน์ที่แต่ละประเทศสมาชิกได้รับก็ยากที่จะให้มีความเสมอภาคได้เหตุนี้การตัดสินใจของรัฐบาลเพื่อเข้าเป็นสมาชิกหรือเพื่อให้ความร่วมมือในข้อตกลงใดๆจึงเป็นเรื่องยากยิ่ง เพราะแต่ละประเทศย่อมถือประโยชน์ของตนเป็นใหญ่และพยายามที่จะให้ประเทศตนได้รับประโยชน์มากกว่าหรืออย่างน้อยก็ให้เท่ากับประเทศสมาชิกอื่นๆอย่างไรก็ตามสำหรับประเทศที่มีความตั้งใจจริงในการรวมกลุ่มรัฐบาลอาจต้องให้ความช่วยเหลือค้ำจุนสาขาเศรษฐกิจที่อ่อนแอและได้รับความกระทบกระเทือนจากการรวมกลุ่มอย่างน้อยก็ชั่วระยะเวลาหนึ่งเพื่อให้โอกาสในการปรับปรุงตัวเองหรือส่งเสริมให้หันไปผลิตอย่างอื่นแทน

5. ระยะเวลาการติดต่อระหว่างประเทศสมาชิกจากแนวคิดของ Viner ถ้าประเทศสมาชิกอยู่ใกล้กันจะทำให้การค้าเจริญเติบโต (เพราะรสนิยมเหมือนกัน) และความชำนาญภายในกลุ่มมีมากขึ้นและค่าขนส่งเป็นฟังก์ชันของระยะทางและความห่างไกลกันทางภูมิศาสตร์ค่าขนส่งที่เพิ่มขึ้นแสดงให้เห็นความแตกต่างในรสนิยมวัฒนธรรมและสภาพทางสังคมซึ่งเป็นผลเสียต่อการเคลื่อนย้ายการค้ามาสู่ประเทศในกลุ่มในการวิเคราะห์ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศจะไม่นำค่าขนส่งมาพิจารณาเพราะถ้านำค่าขนส่งมาพิจารณาด้วยอาจจะเป็นไปได้ที่การผลิตจะเกิดจากแหล่งที่มีต้นทุนต่ำที่สุดในกลุ่มประเทศที่มีภูมิประเทศติดกันนั้นผู้ผลิตที่มีประสิทธิภาพที่สุดจะมีอิทธิพลในกลุ่มและมีการกระจุกตัว (Concentration) ในแหล่งอุปทานที่มีต้นทุนต่ำแต่ถ้าประเทศในกลุ่มอยู่กระจัดกระจายกันก็จะไม่เกิดกรณีดังกล่าว

ผลทางเศรษฐกิจของการรวมกลุ่ม

ผลของการรวมกลุ่มโดยเฉพาะผลที่เกิดขึ้นกับประเทศสมาชิกภายในกลุ่มนั้นสามารถแยกพิจารณาออกได้เป็นสองลักษณะคือผลกระทบในเชิงสถิตย (Static Effect) และผลกระทบในเชิงพลวัต (Dynamic Effect) ผลเชิงสถิตยเป็นการเปลี่ยนแปลงครั้งเดียวและครั้งสุดท้าย (Once-and-for-all) ในผลผลิตการเปลี่ยนในการจัดสรรทรัพยากรซึ่งเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงของราคา

เปรียบเทียบของผลผลิตที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีขนาดของโรงงานและจำนวนทุน (Capital Stock) ของแต่ละประเทศที่คงที่หลังจากมีการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจราคาของผลผลิตภายในประเทศจะมีความสัมพันธ์กับราคาของการนำเข้าจากประเทศภายในกลุ่มและราคาการนำเข้าจากประเทศภายในกลุ่มจะเกี่ยวข้องกับราคาการนำเข้าจากประเทศอื่นภายนอกกลุ่มที่เปลี่ยนแปลงไปการนำเข้าจากประเทศภายในกลุ่มที่ไม่เกี่ยวข้องกับภาษีต่างๆจะถูกทำให้ต่ำที่สุดเมื่อเทียบกับผลผลิตภายในประเทศเพื่อตอบสนองต่อราคาเปรียบเทียบที่เปลี่ยนแปลงไปผลกระทบเชิงสถิติของการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจจะเกิดขึ้นทันทีเมื่อเกิดความต้องการที่จะเปลี่ยนแปลงการนำเข้าผลกระทบเชิงสถิติจะสามารถวัดได้เมื่อทรัพยากรได้ถูกจัดสรรเพื่อปรับให้เข้ากับความต้องการเปลี่ยนแปลงนี้ผลเชิงพลวัตเป็นผลในระยะยาวโดยการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในที่สุดแล้วจะมีผลต่ออัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ของประเทศสมาชิกที่เข้าร่วมกลุ่มโดยเกิดการเปลี่ยนแปลงของผลต่อไปนี้คือ (อุดม รักเกียรติ, 2543: 275)

1. เพิ่มการแข่งขันภายในกลุ่มการรวมกลุ่มและการยกเลิกอากรขาเข้าทำให้มีสินค้าเข้าจากต่างประเทศเข้ามาแข่งขันและมีราคาถูกกว่าเดิมการแข่งขันจากภายนอกเช่นนี้ทำให้ผู้ผูกขาดหรือสภาพของการแข่งขันน้อยรายที่เคยเป็นอยู่ภายใต้การคุ้มครองของอากรขาเข้าสิ้นสุดลงหน่วยการผลิตที่ไม่มีประสิทธิภาพจะเลิกไปและหน่วยการผลิตที่มีประสิทธิภาพจะเหลืออยู่ทำให้เกิดประสิทธิภาพของการผลิตหรือการใช้ทรัพยากรของประเทศนั้นๆคุ้มค่ามากขึ้นและผู้บริโภคได้ประโยชน์โดยตรง
2. มีความก้าวหน้าทางวิทยาการเกิดขึ้นการมีตลาดกว้างขวางขึ้นและการมีสินค้าเข้าจากต่างประเทศเข้ามาแข่งขันเป็นแรงกระตุ้นให้พยายามลดต้นทุนการผลิตและเพิ่มคุณภาพผลผลิตซึ่งหมายถึงการเปลี่ยนเทคโนโลยีเดิมไปใช้เทคโนโลยีใหม่ที่มีประสิทธิภาพสูงขึ้น
3. การยกเลิกมาตรการกีดกันการเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิตและการมีตลาดกว้างขวางขึ้นทำให้เกิดการลงทุนระหว่างประเทศขึ้นซึ่งจะก่อให้เกิดเศรษฐกิจขยายตัวและมีการจ้างงานเต็มที่
4. การได้รับประโยชน์จากการประหยัดต่อขนาด (Economies of Scale) สำหรับหน่วยผลิตที่สามารถแข่งขันกับสินค้าจากต่างประเทศได้จะสามารถขยายการผลิตเพราะมีตลาดกว้างขวางขึ้นทั้งภายในและภายนอกถึงแม้ว่าจะไม่ต้องใช้วิทยาการใหม่การขยายการผลิตจะทำให้ต้นทุนต่อ

หน่วยลดลงด้วยการจัดระบบแบ่งงานผลิตตามความถนัด (Division of Labor) ได้อย่างกว้างขวางขึ้นซึ่งงานผลิตบางขั้นตอนอาจไปลงทุนผลิตในประเทศสมาชิกของกลุ่ม

สำหรับผู้ริเริ่มในการวิเคราะห์ผลเชิงสถิติที่สำคัญคือ Jacob Viner โดยอาศัยลักษณะและผลของการจัดตั้งสหภาพศุลกากร (Customs Unions) มาเป็นตัวแทนในการอธิบายผลของการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศซึ่งผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่สำคัญประการหนึ่งของการรวมกลุ่มที่อยู่ในรูปแบบของสมาคมการค้าเสรีสหภาพศุลกากรและตลาดร่วมได้แก่การใช้อุปทานของสินค้าที่มีต้นทุนการผลิตต่ำของต่างประเทศแทนสินค้าที่มีต้นทุนการผลิตสูงภายในประเทศผลประโยชน์ด้านนี้เกิดขึ้นในทำนองเดียวกับผลที่เกิดขึ้นจากการยกเลิกภาษีศุลกากรที่มีลักษณะเป็นการปกป้องการผลิตภายในประเทศ

ตราบไคที่การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจยังคงเกิดผลในทางชัดเจนการผลิตที่มีต้นทุนสูงภายในประเทศโดยการผลิตที่มีต้นทุนต่ำจากต่างประเทศการมีผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจสุทธิจึงปฏิเสธไม่ได้ผลประโยชน์ดังกล่าวเรียกว่าการเพิ่มการค้า (Trade Creation) ซึ่งจะทำให้เกิดการจัดสรรทรัพยากรที่มีประสิทธิภาพมากขึ้นแต่เมื่อมีการยกเลิกภาษีศุลกากรระหว่างประเทศสมาชิกและกำหนดภาษีศุลกากรที่มีลักษณะเหมือนกันใช้กับประเทศที่มีได้เป็นสมาชิกของกลุ่มแล้วอาจจะเกิดภาวะที่เรียกว่าเป็นการหันเหการค้า (Trade Diversion) ซึ่งทำให้เกิดการจัดสรรทรัพยากรทางเศรษฐกิจที่มีประสิทธิภาพน้อยลงแทนที่จะเกิดการเพิ่มการค้าก็ได้ภาวะหันเหทางการค้าเป็นภาวะตรงกันข้ามกับการเพิ่มการค้ากล่าวคือมีการผลิตที่มีต้นทุนสูงทดแทนการผลิตที่มีต้นทุนต่ำ

โดยการรวมกลุ่มในบางกรณีนำไปสู่การเพิ่มการค้าบางกรณีนำไปสู่ภาวะการหันเหการค้าและในบางกรณีก็ไม่เกิดผลทั้งสองประการดังกล่าวแต่อย่างใดในแง่ทฤษฎีแล้วผลประโยชน์สุทธิจะเกิดขึ้นถ้าผลบวกของการประหยัดต้นทุนซึ่งเกิดขึ้นจากการเพิ่มการค้ามีมากกว่าผลบวกของต้นทุนที่เพิ่มขึ้นจากภาวะหันเหการค้าส่วนผลเสียสุทธิเกิดขึ้นในสถานการณ์ที่ตรงกันข้ามกับที่ได้กล่าวมา

จากการวิเคราะห์ของไวเนอร์ชี้ให้เห็นว่าการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจมีทั้งผลดีและผลเสียกล่าวคือการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจจะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อระบบการผลิตและการค้าในแต่ละประเทศสมาชิกโดยจะก่อให้เกิดผลกระทบ 2 ด้านพร้อมกันคือการสร้างปริมาณการค้า (Trade Creation) ซึ่งเป็นผลทางบวกและการหันเหทิศทางการค้า (Trade Diversion) ซึ่งเป็นผลทางลบ

ในความหมายของการสร้างปริมาณการค้าเป็นผลทางเศรษฐกิจลักษณะหนึ่งที่สามารถเกิดขึ้นเมื่อมีการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจโดยที่ประเทศสมาชิกประเทศหนึ่งสามารถผลิตสินค้าชนิดหนึ่งด้วยต้นทุนต่ำกว่าอีกประเทศหนึ่งจึงรับหน้าที่ในการผลิตสินค้านั้นและส่งไปขายยังประเทศสมาชิกอื่น ส่วนประเทศที่เคยผลิตสินค้านั้นด้วยต้นทุนที่สูงกว่าก็ลดหรือยุติการผลิตสินค้านั้นแล้วนำเข้าทรัพยากรไปผลิตสินค้าอื่นถ้าประเทศสมาชิกทั้งหลายมีการใช้ทรัพยากรในการผลิตอย่างเต็มที่ทั้งก่อนและหลังการรวมกลุ่มวิธีการดังกล่าวจะมีผลให้สวัสดิการของประเทศสมาชิกดีขึ้นเนื่องจากปริมาณการค้าที่ขยายขึ้นหลังการรวมกลุ่มเกิดจากความชำนาญในการผลิตตามหลักความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบ (Comparative Advantage) และมีการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้นส่วนผลทางเศรษฐกิจอีกลักษณะหนึ่งที่เกิดจากการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจคือการหันเหทิศทางการค้าหมายถึงการที่ประเทศสมาชิกในกลุ่มเปลี่ยนแปลงการนำเข้าสินค้าชนิดหนึ่งจากประเทศนอกกลุ่มสมาชิกซึ่งผลิตสินค้าด้วยต้นทุนต่ำไปยังประเทศสมาชิกในกลุ่มที่ผลิตสินค้านั้นด้วยต้นทุนสูงกว่าเนื่องจากการรวมกลุ่มจะเป็นการกีดกันการค้ากับประเทศนอกกลุ่มมากขึ้นฉะนั้นความหมายของการหันเหทิศทางการค้าจึงเป็นการบั่นทอนสวัสดิการทางการค้าเพราะเกิดการเคลื่อนย้ายการผลิตจากประเทศนอกกลุ่มซึ่งมีประสิทธิภาพการผลิตสูงกว่าไปยังประเทศสมาชิกซึ่งมีประสิทธิภาพการผลิตต่ำกว่าดังนั้นแนวทางการค้าที่เปลี่ยนไปนี้ก่อให้เกิดผลเสียต่อการจัดสรรทรัพยากรการผลิตและการผลิตมิได้ใช้หลักความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบ (พรพิมล จิตจรรพณ์, 2542: 113-117)

เพื่อแสดงให้เห็นแนวคิดของไวเนอร์อย่างชัดเจนขึ้นเกี่ยวกับการสร้างปริมาณการค้าและการหันเหทิศทางการค้าถ้าให้ Q เป็นสินค้าที่เหมือนกันที่ผลิตภายในประเทศ A B และ C สมมติว่าแต่ละประเทศผลิตสินค้า Q ด้วยต้นทุนต่างกันโดยประเทศ A เป็นผู้ผลิตที่มีต้นทุนสูงที่สุดของสินค้า Q ประเทศ B เป็นประเทศที่มีต้นทุนการผลิตต่ำที่สุดและประเทศ C เป็นผู้ผลิตที่มีต้นทุนปานกลางก่อนที่จะมีการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจถ้าประเทศ A เก็บภาษีนำเข้าสินค้า Q จากประเทศ B และ C ในอัตราที่เท่ากันประเทศ A จะผลิตสินค้า Q บางส่วนและซื้อสินค้า Q จากประเทศ B ในราคาบวกภาษีแล้วต่อมาเมื่อมีการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ A และ B จะไม่มีการเก็บภาษีสินค้านี้ระหว่างประเทศทั้งสองสินค้านำเข้าจากประเทศ B ก็จะสามารถขายในประเทศ A ในราคาที่รวมภาษีดังนั้นจะเห็นได้ว่าการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ A และ B จะทำให้เกิดผลด้านการสร้างปริมาณการค้า (Trade Creation) นั่นคือประเทศ A ก็จะมีการผลิตสินค้า Q น้อยลงและนำเข้าสินค้า Q จากประเทศ B มากขึ้นและประเทศ A ยังสามารถนำทรัพยากรที่เคยใช้ผลิตสินค้า Q ไปผลิตสินค้าอื่นที่มีความได้เปรียบสัมพัทธ์ซึ่งเป็นการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพมากกว่าเดิมนอกจากนี้ผู้บริโภคในประเทศ A ยังมีโอกาสมากขึ้นในการซื้อสินค้า Q

จากแหล่งผลิตที่มีต้นทุนและราคาขายต่ำที่สุดจึงมีการบริโภคสินค้า Q มากขึ้นทำให้สวัสดิการของผู้บริโภคสูงขึ้น

ในทางตรงข้ามสมมติใหม่ว่าประเทศ B เป็นผู้ผลิตที่มีต้นทุนปานกลางของสินค้า Q และประเทศ C เป็นผู้ผลิตที่มีต้นทุนต่ำที่สุดก่อนที่จะมีการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจถ้าประเทศ A มีการเก็บภาษีสินค้าเข้าในอัตราที่เท่ากันในแต่ละประเทศประเทศ A จะซื้อสินค้าจากประเทศ C ต่อมาเมื่อมีการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ A และ B จะไม่มีการเก็บภาษีสินค้านำเข้าระหว่างประเทศทั้งสองแต่ขณะเดียวกันสมมติว่ายังคงมีการเก็บภาษีนำเข้าสินค้า Q จากประเทศนอกกลุ่มในอัตราคงเดิมประเทศ A จะต้องซื้อสินค้า Q จากประเทศ C ในราคาที่บวกภาษีแล้วแต่ซื้อสินค้า Q จากประเทศ B ในราคาที่ไม่รวมภาษีดังนั้นจะเห็นได้ว่าการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ A และ B จะทำให้เกิดผลด้านการหันเหทิศทางการค้า (Trade Diversion) นั่นคือประเทศ A จะหันไปนำเข้าสินค้า Q จากประเทศ B ทั้งๆที่ต้นทุนและราคาขายสินค้าสูงกว่าประเทศ C แต่เนื่องจากสินค้าจากประเทศ B ไม่ต้องเสียภาษีศุลกากรจึงขายในราคาต่ำกว่าสินค้าจากประเทศ C ซึ่งต้องเสียภาษีศุลกากรดังนั้นประเทศ B จึงมีโอกาสดขายการผลิตสินค้า Q มากขึ้นส่วนประเทศ C ซึ่งมีประสิทธิภาพในการผลิตสินค้า Q สูงกว่ากลับต้องลดการผลิตลงเมื่อพิจารณาแบบองค์รวมแสดงว่าการจัดสรรทรัพยากรการผลิตมีประสิทธิภาพลดลงนอกจากนี้ผู้บริโภคในประเทศ A ยังต้องจำใจซื้อสินค้า Q จากประเทศ B ในราคาที่สูงกว่าการซื้อสินค้าจากประเทศ C การซื้อสินค้าจากประเทศ B จึงเป็นเหตุให้มีการบริโภคสินค้า Q น้อยลงทำให้สวัสดิการของผู้บริโภคต่ำลงจากการวิเคราะห์นี้การรวมมือทางเศรษฐกิจเป็นได้ทั้งการสร้างปริมาณการค้าหรือการหันเหทิศทางการค้าถ้ามูลค่าของการสร้างปริมาณการค้ามากกว่าการหันเหทิศทางการค้าก็คือการสร้างปริมาณการค้าหรือสวัสดิการจะเพิ่มขึ้นในทางตรงกันข้ามจะเกิดการหันเหทิศทางการค้าหรือสวัสดิการลดลงการที่จะมีสวัสดิการเพิ่มขึ้นมีผลมาจากการเปลี่ยนแปลงในประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจในการจัดสรรทรัพยากรจากผู้ผลิตที่มีประสิทธิภาพมากไปสู่ผู้ผลิตที่มีประสิทธิภาพน้อยหรือการที่สวัสดิการจะลดลงมีผลมาจากการเปลี่ยนแปลงในประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจในการจัดสรรทรัพยากรจากผู้ผลิตที่มีประสิทธิภาพน้อยไปสู่ผู้ผลิตที่มีประสิทธิภาพมาก (วันรักษ์ มิ่งมณีมงคล, 2545: 77-79)

ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

คชินทร์ สุกมลจันทร์ (2542) ศึกษาเรื่อง การวิเคราะห์อุปสงค์รถยนต์นั่งในประเทศไทย เพื่อศึกษาถึงภาวะความต้องการรถยนต์นั่งขนาดต่างๆของผู้บริโภค และศึกษาปัจจัยที่มีผลต่ออุปสงค์รถยนต์นั่งแต่ละขนาด และเพื่อศึกษาค่าความยืดหยุ่นของปัจจัยที่มีผลต่ออุปสงค์ของรถยนต์นั่งแต่ละขนาด โดยใช้ข้อมูลสถิติภูมิแบบอนุกรมเวลา ระหว่างปีพ.ศ. 2531-2541 ประกอบด้วย ปริมาณการจำหน่ายปริมาณการผลิต ปริมาณการนำเข้าและส่งออก ราคาเฉลี่ยของรถยนต์นั่ง รายได้เฉลี่ยที่แท้จริงของผู้บริโภค ราคาน้ำมันเบนซินพิเศษและราคาน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่ว อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ และดัชนีราคาผู้บริโภค โดยนำข้อมูลข้างต้นมาเพื่อวิเคราะห์แบบจำลองทางเศรษฐมิติ เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณอุปสงค์รถยนต์นั่งกับปัจจัยต่าง ๆ ที่กล่าวข้างต้น และคำนวณค่าความยืดหยุ่นของปริมาณอุปสงค์รถยนต์นั่งกับปัจจัยต่างๆที่เป็นตัวกำหนดอุปสงค์โดยใช้สูตรการคำนวณค่าความยืดหยุ่น

ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีผลต่ออุปสงค์รถยนต์นั่งขนาดต่ำกว่า 1500 ซีซี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ คือ ราคาเฉลี่ยของรถยนต์นั่งขนาดต่ำกว่า 1500 ซีซี และรายได้เฉลี่ยที่แท้จริงของผู้บริโภค ปัจจัยที่มีผลต่ออุปสงค์รถยนต์นั่งขนาดตั้งแต่ 1500 - 1600 ซีซี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ คือ รายได้เฉลี่ยที่แท้จริงของผู้บริโภค และอัตราดอกเบี้ยเงินกระยะสั้น ปัจจัยที่มีผลต่ออุปสงค์รถยนต์นั่งขนาดตั้งแต่ 1800 - 2000 ซีซี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ คือ รายได้เฉลี่ยที่แท้จริงของผู้บริโภค และอัตราดอกเบี้ยเงินกระยะสั้น และปัจจัยที่มีผลต่ออุปสงค์รถยนต์นั่งขนาดตั้งแต่ 2000 ซีซี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ คือ รายได้เฉลี่ยที่แท้จริงของผู้บริโภค

การตรวจเอกสารฉบับนี้ เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดปัจจัยสำหรับการวิเคราะห์ปริมาณการส่งออกรถยนต์นั่ง

อังคณา เทียงเจริญ (2546) การส่งออกส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ภายใต้โครงการความร่วมมือทางด้านอุตสาหกรรมของอาเซียน วัตถุประสงค์ในการศึกษาคือ สภาพทางการตลาด การส่งออก และความเปรียบโดยเปรียบเทียบของสินค้าประเภทส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์จากไทยและได้หันไปยังประเทศมาเลเซีย อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ ภายใต้โครงการความร่วมมืออุตสาหกรรมอาเซียน ตลอดจนนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ และวิเคราะห์ SWOT ของอุตสาหกรรมส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของไทย

การศึกษาใช้ข้อมูลวิทยุกระจายเสียงระหว่างประเทศ พ.ศ. 2540-2545 และใช้วิธีเชิงการพรรณนา ผลการศึกษาพบว่า สภาพทางการตลาด และการส่งออกของสินค้าส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ของไทยไปยังมาเลเซีย อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นในอัตราส่วนที่ลดลง แต่มีโอกาพัฒนาได้มากขึ้น จากการส่งเสริมและสนับสนุนจากรัฐบาลในกาพัฒนาอุตสาหกรรม ให้มีศักยภาพในการผลิตและการส่งออก ซึ่งมาตรการสำคัญที่รัฐบาลดำเนินการคือ การรวมกลุ่มเศรษฐกิจภูมิภาค ทำให้มีการขยายตัวในอุตสาหกรรมส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ จึงทำให้ประเทศไทยมีความได้เปรียบในการผลิตและการส่งออกส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ไปยังมาเลเซีย และฟิลิปปินส์ แต่ไม่มีความได้เปรียบในการส่งออกไปยังอินโดนีเซีย

การตรวจเอกสารฉบับนี้พบว่า สภาพการผลิตและการส่งออกอุตสาหกรรมส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ ประเทศไทยเป็นผู้นำในภูมิภาคอาเซียนในช่วงปี พ.ศ. 2540-2545 ซึ่งการรวมกลุ่มเศรษฐกิจอุตสาหกรรมทำให้เกิดการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม และเป็นการขยายตัวของตลาดในประเทศที่รวมกลุ่มซึ่งเป็นผลดี

จิตทิพย์ พึ่งอาศรัย (2547) ศึกษาเรื่องผลจากการการลดอัตราภาษีศุลกากรผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังของประเทศสาธารณประชาชนจีนที่มีต่อการนำเข้าผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังจากประเทศไทย โดยทำการศึกษาในส่วนของมันเส้นและมันอัดเม็ด และสตาร์ชทำจากมันสำปะหลัง โดยมีวัตถุประสงค์ในการศึกษาคือ ศึกษาถึงสภาวะการผลิต การแปรรูปและตลาดของมันสำปะหลังและผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังของไทย ศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณการนำเข้าผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังของจีนจากไทย และศึกษาผลจากการลดอัตราภาษีนำเข้าผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังของจีนที่มีมูลค่าการนำเข้าผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังของจีนจากไทย

ผลของการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณการนำเข้ามันเส้นและมันอัดเม็ดของจีนจากไทย และผลของการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณการนำเข้าสตาร์ชทำจากมันสำปะหลังของจีนจากไทย ซึ่งผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีความสำคัญต่อปริมาณการนำเข้าผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังของจีนจากไทยมากที่สุด ได้แก่ ราคานำเข้า ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังของจีนจากไทย รองลงมาคือ ราคานำเข้าผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังของจีนจากประเทศคู่แข่ง ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยต่อหัวของจีน และอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่างไทยกับจีน ส่วนผลจากการลดภาษีนำเข้าผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังของจีนจากไทยพบว่า เมื่อจลดอัตราภาษีนำเข้าจากไทยแล้ว มูลค่าการ

นำเข้าผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังของจีนจากไทยระหว่างปีพ.ศ. 2545-2547 เพิ่มขึ้นเป็นลำดับ

จากการตรวจสอบเอกสารฉบับนี้ แนวคิดทฤษฎีที่จะนำมาใช้คือ แนวคิดเกี่ยวกับอุปสงค์การนำเข้า และแนวคิดเกี่ยวกับการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าการนำเข้าสินค้าของประเทศ j จากประเทศ i เมื่อประเทศ j ลดอัตราภาษีนำเข้าให้กับประเทศ i และแนวคิดเกี่ยวกับความยืดหยุ่นของอุปสงค์

มัลลิกา อัสวราตระกุล (2552) ศึกษาเรื่องผลจากการลดภาษีศุลกากรนำเข้ารถยนต์ของประเทศออสเตรเลีย โดยมีวัตถุประสงค์ในการศึกษาคือ ศึกษาสภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยและศึกษาการส่งออกรถยนต์ไทยไปออสเตรเลียและศึกษาอัตราการใช้สิทธิประโยชน์ของอุตสาหกรรมรถยนต์จากความตกลงการค้าเสรีไทย – ออสเตรเลีย ศึกษาปัจจัยที่กำหนดปริมาณอุปสงค์นำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กขนาด 1500-3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทย และศึกษาถึงผลจากการลดภาษีศุลกากรนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กขนาด 1500-3000 ซีซีที่มีต่อมูลค่าการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กขนาด 1500-3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทย

ผลการศึกษาพบว่า ภาคการส่งออกรถยนต์ไทยไปออสเตรเลียมีอัตราการใช้สิทธิประโยชน์จากความตกลงการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลียที่อยู่ในระดับสูงและปัจจัยที่กำหนดปริมาณอุปสงค์นำเข้าของรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กขนาด 1500-3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทยได้แก่ ราคานำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คัน / ราคานำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กขนาด 1500-3000 ซีซีของออสเตรเลียจากญี่ปุ่นและผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยต่อหัวที่แท้จริงของออสเตรเลีย สำหรับผลจากการลดภาษีศุลกากรนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กขนาด 1500-3000 ซีซีของออสเตรเลีย ในปี พ.ศ.2548 พบว่า มูลค่าการนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันและรถยนต์นั่งขนาดเล็กขนาด 1500-3000 ซีซีของออสเตรเลียจากไทยมีมูลค่าเพิ่มขึ้น ผลการศึกษาชี้ให้เห็นว่า การลดภาษีนำเข้ารถยนต์ของออสเตรเลียส่งผลให้มูลค่าการส่งออกของประเทศไทยเพิ่มขึ้น ซึ่งทำให้ไทยมีความได้เปรียบคู่แข่งทางด้านภาษี ดังนั้นรัฐบาลจึงควรเร่งพัฒนาการค้าระหว่างไทยกับออสเตรเลีย

จากการตรวจสอบเอกสารฉบับนี้ แนวคิดทฤษฎีที่จะนำมาใช้คือ แนวคิดเกี่ยวกับอุปสงค์การนำเข้า และแนวคิดเกี่ยวกับการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าการนำเข้าสินค้าของประเทศ j

จากประเทศ i เมื่อประเทศ j ลดอัตราภาษีนำเข้าให้กับประเทศ i แนวคิดเกี่ยวกับความยืดหยุ่นของอุปสงค์และแนวคิดในการกำหนดปัจจัยสำหรับวิเคราะห์ปริมาณอุปสงค์การนำเข้ารถยนต์นั้น

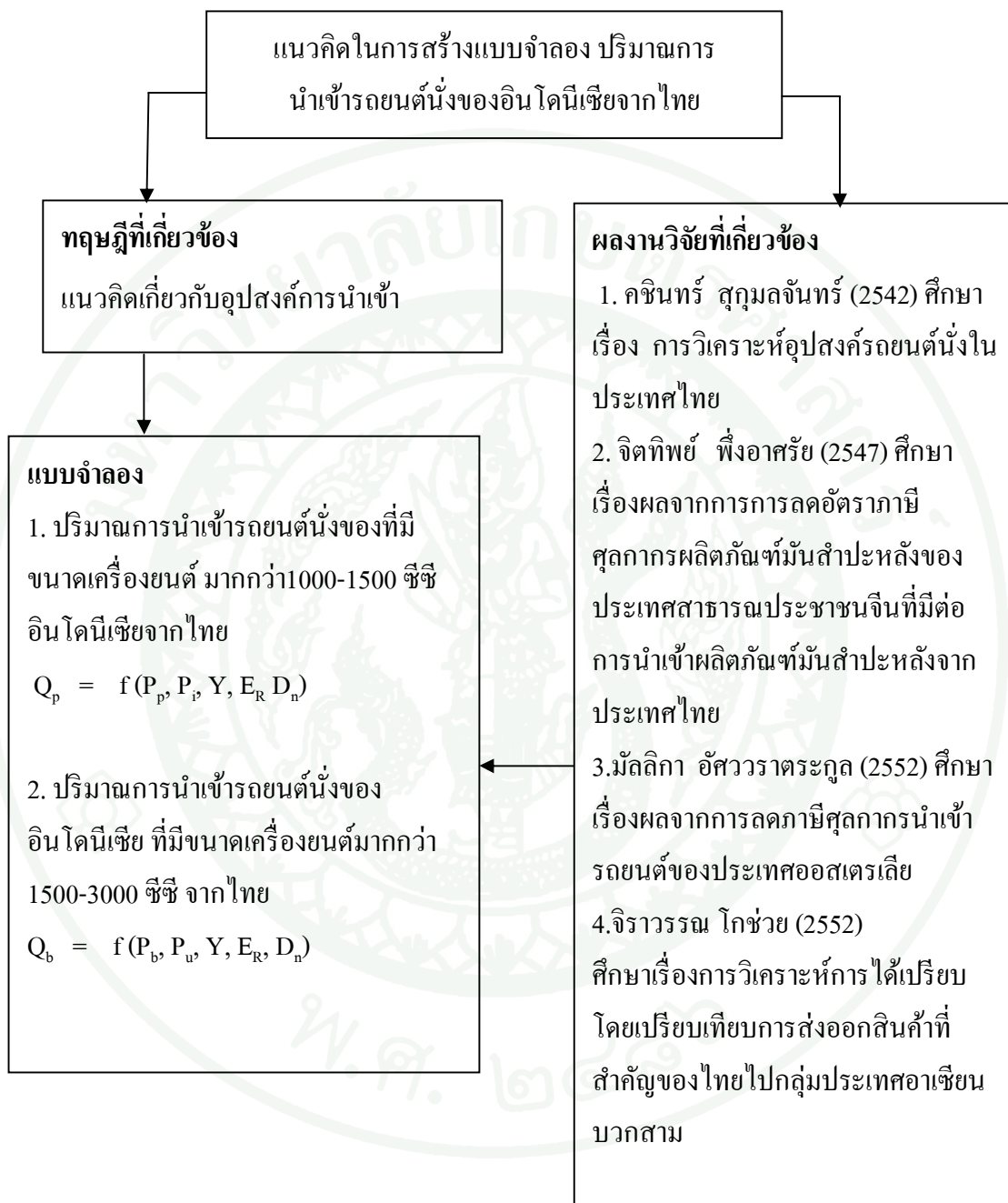
จิราวรรณ โกช่วย (2552) การวิเคราะห์ความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบการส่งออกสินค้าที่สำคัญของไทยในกลุ่มประเทศอาเซียนบวกสาม การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบและความสามารถในการแข่งขันของสินค้าที่สำคัญของไทยไปยังตลาดกลุ่มอาเซียนบวกสาม โดยเปรียบเทียบในแต่ละประเทศ มีสินค้ารายการใดของประเทศไทยมีศักยภาพในการส่งออกไปยังกลุ่มประเทศอาเซียนบวกสาม โดยใช้ดัชนีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบที่ปรากฏ (Revealed Comparative Advantage Index: RCA) และพลวัตความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ (Dynamic Revealed Comparative Advantage) และศึกษาสถานการณ์การส่งออกโดยใช้แบบจำลองส่วนแบ่งตลาดคงที่ (Constant Market Share Model: CMS) รวมทั้งศึกษาถึงสภาพทั่วไปของแต่ละประเทศในกลุ่มประเทศอาเซียนบวกสาม นโยบายการค้า สถานการณ์การส่งออก ปัญหาและอุปสรรคของการส่งออกสินค้าของไทยไปกลุ่มประเทศอาเซียนบวกสาม สินค้าที่สำคัญของไทยเลือกศึกษาจากสินค้าส่งออกที่มีมูลค่าสูงที่สุด 20 อันดับแรกของปี พ.ศ. 2551 โดยแบ่งตามพิกัดศุลกากรในระบบฮาร์โมนายซ์ (Harmonized) 2007 ระดับ 2 digit และ 4 digit ตามคำนิยามของสินค้า โดยใช้ข้อมูลตั้งแต่ปีพ.ศ. 2543-2551

จากการศึกษาการส่งออกสินค้าที่สำคัญของไทยไปกลุ่มประเทศอาเซียนบวกสามพบว่า สินค้าที่มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการแข่งขันหลัก ได้แก่ ข้าว อาหารทะเลกระป๋องและแปรรูป น้ำตาลทราย เนื่องจากมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการแข่งขันทุกปีตั้งแต่ปีพ.ศ. 2543-2551 และทุกประเทศในกลุ่มอาเซียนบวกสาม ส่วนสถานการณ์ การเปลี่ยนแปลงการส่งออกสินค้า ในปีพ.ศ. 2551 พบว่า ตลาดประเทศจีน ประเทศอินโดนีเซีย ประเทศลาว และประเทศเวียดนาม การเปลี่ยนแปลงส่วนใหญ่ อยู่ในสถานการณ์มีการขยายตัวการนำเข้า พร้อมทั้งการส่งออกของไทยก็มีการขยายตัวเพิ่มขึ้นเช่นกัน ส่วนตลาดประเทศกัมพูชา ประเทศพม่า ประเทศมาเลเซีย ประเทศฟิลิปปินส์ส่วนใหญ่อยู่ในสถานการณ์ที่มีอัตราการขยายตัวการนำเข้าสูงกว่าอัตราการขยายตัวการส่งออกสินค้าไทย ส่วนตลาดประเทศบรูไนจะอยู่ในสถานการณ์ที่มีการขยายตัวการนำเข้ามีแนวโน้มที่ลดลง แต่สินค้าไทยมีแนวโน้มการส่งออกที่ดีขึ้น และตลาดประเทศสิงคโปร์ การเปลี่ยนแปลงส่วนใหญ่อยู่ในสถานการณ์ที่อัตราการนำเข้ามีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นแต่อัตราการส่งออกของไทยกลับมีแนวโน้มที่ลดลง จากการศึกษาจากแบบจำลองส่วนแบ่งตลาดคงที่ในตลาดประเทศบรูไน ประเทศกัมพูชา ประเทศเกาหลี ประเทศลาว ประเทศมาเลเซีย ประเทศพม่า ประเทศ

สิงคโปร์ ประเทศฟิลิปปินส์ และประเทศเวียดนาม พบว่าปัจจัยทางด้านการ
แข่งขันของสินค้าไทยมีแนวโน้มที่ลดลง แต่ความนิยมของผู้บริโภคกลับมีแนวโน้มที่สูงขึ้น แต่
ตลาดในประเทศจีน ประเทศญี่ปุ่น และประเทศอินโดนีเซีย ปัจจัยทางด้านการ
แข่งขันของสินค้าไทยมีแนวโน้ม ที่ลดลงพร้อมกับความนิยมของผู้บริโภคก็ลดลงเช่นกัน

จากการตรวจเอกสารฉบับนี้จะนำข้อมูลเกี่ยวกับสภาพทั่วไป การนำเข้าและส่งออกของ
ประเทศอินโดนีเซียเพื่อนำไปใช้เป็นแนวทางในกำหนดปัจจัยที่มีผลต่ออุปสงค์การนำเข้ารถยนต์
ของประเทศอินโดนีเซีย

กรอบแนวคิดการวิจัย



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัยในการสร้างแบบจำลองปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งของอินโดนีเซียจากไทย

แบบจำลองที่ใช้ในการวิจัย

จากแนวคิดอุปสงค์การนำเข้าและผลงานวิจัยที่ผ่านมา ทำให้ได้แบบจำลองปริมาณการนำเข้ารถยนต์ของอินโดนีเซียจากไทย ดังนี้

$$Q_p = f(P_p, P_i, y, E_R, D_n) \quad (1)$$

$$Q_b = f(P_b, P_u, y, E_R, D_n) \quad (2)$$

โดย

Q_p หมายถึง ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซีของอินโดนีเซียจากไทย (คัน)

Q_b หมายถึง ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซีของอินโดนีเซียจากไทย (คัน)

P_p หมายถึง ราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซีของอินโดนีเซียจากไทย (ราคา C.I.F.) รวมภาษีนำเข้า (ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อคัน)

P_b หมายถึง ราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซีของอินโดนีเซียจากไทย (ราคา C.I.F.) รวมภาษีนำเข้า (ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อคัน)

P_i หมายถึง ราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซีของอินโดนีเซียจากญี่ปุ่น (ราคา C.I.F.) รวมภาษีนำเข้า (ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อคัน)

P_u หมายถึง ราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซีของอินโดนีเซียจากญี่ปุ่น (ราคา C.I.F.) รวมภาษีนำเข้า (ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อคัน)

y หมายถึง ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศต่อหัวที่แท้จริงของประเทศอินโดนีเซีย

(Real GDP Per Capita) (ดอลลาร์สหรัฐ)

E_R หมายถึง อัตราแลกเปลี่ยนระหว่างเงินตราไทยกับสหรัฐ (บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ)

D หมายถึง ตัวแปร Dummy (ตัวแปรหุ่น) ซึ่งกำหนดให้
 0 คือ เกิดภัยธรรมชาติในประเทศอินโดนีเซีย เช่น อุทกภัย แผ่นดินไหว
 ภูเขาไฟระเบิด เป็นต้น
 1 คือ เกิดภัยธรรมชาติในประเทศอินโดนีเซีย เช่น อุทกภัย แผ่นดินไหว
 ภูเขาไฟระเบิด เป็นต้น

สมการปริมาณอุปสงค์การนำเข้ารถยนต์นั่งของอินโดนีเซียจากไทยในรูปแบบจำลอง
 อุปสงค์การนำเข้าเพื่อหาค่าความยืดหยุ่นของตัวแปรต่างๆ ที่มีอิทธิพลต่ออุปสงค์ในการนำเข้าสินค้า
 สามารถแสดงในรูปความสัมพันธ์ได้ดังนี้

$$\ln Q_p = a_0 + a_1 \ln P_p + a_2 \ln P_i + a_3 \ln y + a_4 \ln E_R + a_5 D_n + e_1 \quad (1)$$

$$\ln Q_b = b_0 + b_1 \ln P_b + b_2 \ln P_u + b_3 \ln y + b_4 \ln E_R + b_5 D_n + e_1 \quad (2)$$

โดยที่

- | | | |
|---------------------------|---|---|
| a_0, b_0 | = | ค่าคงที่ |
| a_1, a_2, a_3, a_4, a_5 | = | ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระในสมการที่ 1 |
| b_1, b_2, b_3, b_4, b_5 | = | ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระในสมการที่ 2 |
| e_1 | = | ค่าความคลาดเคลื่อน (Error Term) |

สมมติฐานแบบจำลอง

สมมติฐานของแบบจำลองมีดังนี้

1. ระดับราคานำเข้ารถยนต์นั่งของอินโดนีเซียจากไทยมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งของอินโดนีเซียจากไทย หรือกล่าวได้ว่าถ้าราคาสินค้านำเข้ายิ่งสูงขึ้น จะทำให้ปริมาณสินค้าที่ผู้ซื้อในต่างประเทศต้องการจะยิ่งน้อยลง และราคานำเข้าส่งออกลดลง จะทำให้ผู้ซื้อในต่างประเทศจะยังต้องการซื้อสินค้าในปริมาณเพิ่มขึ้น

ค่า a_1 และ b_1 คือค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ที่มีต่อราคานำเข้าของรถยนต์นั่งของอินโดนีเซียจากไทยซึ่งแสดงถึงอัตราการเปลี่ยนแปลงในปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งของอินโดนีเซียจากไทยอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงราคานำเข้าของไทยเมื่อสมมติให้ปัจจัยอื่นๆคงที่ โดยค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคาเป็นลบหมายความว่าเมื่อราคานำเข้ารถยนต์นั่งของอินโดนีเซียจากไทยเปลี่ยนแปลงไป ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งของอินโดนีเซียจากไทยจะเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางตรงข้าม

2. ระดับราคานำเข้ารถยนต์นั่งของอินโดนีเซียจากญี่ปุ่นมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งของอินโดนีเซียจากไทย หรือกล่าวได้ว่า ถ้าระดับราคาสินค้าของกลุ่มสูงกว่าระดับราคาของไทย จะทำให้ผู้ซื้อในอินโดนีเซียลดปริมาณการซื้อสินค้าในประเทศคู่แข่ง แต่จะมาซื้อสินค้าในไทยสูงขึ้น หรือในทางกลับกันถ้าระดับราคาสินค้าของไทยสูงกว่าระดับราคาของกลุ่มจะทำให้ผู้ซื้อในอินโดนีเซียลดปริมาณการซื้อสินค้าในไทยแต่จะมาซื้อสินค้าจากประเทศคู่แข่งแทน

ค่า a_2 และ b_2 คือค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ที่มีต่อราคานำเข้ารถยนต์นั่งของอินโดนีเซียจากญี่ปุ่นซึ่งแสดงถึงอัตราการเปลี่ยนแปลงในปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งของอินโดนีเซียจากไทยอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงราคานำเข้าของญี่ปุ่นเมื่อสมมติให้ปัจจัยอื่นๆคงที่ โดยค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคาเป็นบวกหมายความว่าเมื่อราคานำเข้ารถยนต์นั่งของอินโดนีเซียจากญี่ปุ่นเปลี่ยนแปลงไป ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งของอินโดนีเซียจากไทย จะเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางเดียวกัน

3. ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศต่อหัวที่แท้จริงของประเทศอินโดนีเซีย (Real GDP Per Capita) มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งของอินโดนีเซียจากไทยหรือกล่าวได้ว่าถ้าระดับรายได้เฉลี่ยต่อหัวของผู้บริโภคภายในอินโดนีเซียเพิ่มขึ้น ทำให้ความต้องการในการซื้อสินค้าเพิ่มขึ้น และทำให้ปริมาณการนำเข้าสินค้าก็จะเพิ่มขึ้นเช่นกัน

ค่า a_3 และ b_3 คือค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ที่มีต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยต่อหัวของอินโดนีเซียหรือค่าความยืดหยุ่นอุปสงค์ต่อรายได้ซึ่งแสดงถึงอัตราการเปลี่ยนแปลงในปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งของอินโดนีเซียจากไทยอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงในรายได้ของอินโดนีเซียเมื่อสมมติให้ปัจจัยอื่นๆคงที่โดยค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อรายได้เป็นบวกหมายความว่าเมื่อรายได้ของอินโดนีเซียเปลี่ยนแปลงไปปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งของอินโดนีเซียจากไทยจะเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางเดียวกัน

4. อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศระหว่างเงินไทยกับเงินดอลลาร์สหรัฐมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งของอินโดนีเซียจากไทย

ค่า a_4 และ b_4 คือค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ที่มีต่ออัตราแลกเปลี่ยนระหว่างเงินไทยกับเงินดอลลาร์สหรัฐซึ่งแสดงถึงอัตราการเปลี่ยนแปลงในปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งของอินโดนีเซียจากไทยอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงในอัตราแลกเปลี่ยนระหว่างเงินไทยกับเงินดอลลาร์สหรัฐเมื่อสมมติให้ปัจจัยอื่นๆคงที่โดยมีค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่ออัตราแลกเปลี่ยนระหว่างเงินไทยกับเงินดอลลาร์สหรัฐเป็นบวกหมายความว่าเมื่ออัตราแลกเปลี่ยนระหว่างเงินไทยกับเงินดอลลาร์สหรัฐเปลี่ยนแปลงไปปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งของอินโดนีเซียจากไทยจะเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางเดียวกัน

5. การเกิดภัยธรรมชาติต่างๆ เช่น แผ่นดินไหว น้ำท่วม ภูเขาไฟระเบิดในประเทศอินโดนีเซียจะมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งของอินโดนีเซียจากไทย

ค่า a_5 และ b_5 คือส่วนต่างของปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งของอินโดนีเซียจากไทยระหว่างประเทศอินโดนีเซียมีภัยธรรมชาติเกิดขึ้นกับในประเทศอินโดนีเซียไม่มีภัยธรรมชาติเกิดขึ้น

บทที่ 3

วิธีการวิจัย

วิธีการเก็บข้อมูล

ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษานี้ เป็นข้อมูลทุติยภูมิทำการศึกษาเป็นรายปี โดยศึกษาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548 - 2553 ซึ่งเกี่ยวกับสภาพและลักษณะทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์ สถิติการนำเข้าและการส่งออกรถยนต์ของประเทศไทย และประเทศอินโดนีเซีย ซึ่งได้ทำการรวบรวมจากเอกสารสิ่งตีพิมพ์ ข้อมูลสถิติ หน่วยงานทางวิชาการ หน่วยงานของรัฐ ซึ่งได้แก่ กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ สถาบันยานยนต์ไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ธนาคารแห่งประเทศไทย ห้องสมุดมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และธนาคารโลก (World Bank) รวมถึงวารสารต่างๆที่เกี่ยวข้อง และงานวิจัยที่มีผู้ศึกษาไว้แล้ว

วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

1. การศึกษาสภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยและการส่งออกรถยนต์จากประเทศไทยไปยังประเทศอินโดนีเซีย จะศึกษาโดยวิเคราะห์ในเชิงพรรณนา (Descriptive Analysis) ซึ่งข้อมูลที่ได้จะรวบรวมจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนเอกสารเผยแพร่ต่างๆ ทำให้ทราบถึงสาระสำคัญของความตกลงว่าด้วยการเปิดเสรีอาเซียน (AFTA) อาทิประวัติความเป็นมา วัตถุประสงค์ขอบเขตของข้อตกลงว่าด้วยการเปิดเสรีอาเซียนนอกจากนี้ได้ศึกษาถึงสภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยในด้านโครงสร้างการผลิตการส่งออกการนำเข้าและ ตลาดส่งออก – นำเข้าที่สำคัญ

2. ศึกษาถึงปัจจัยที่กำหนดปริมาณอุปสงค์การนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซี และรถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์ มากกว่า 1500-3000 ซีซี ของประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทยศึกษาโดยใช้วิธีวิเคราะห์เชิงปริมาณ (Quantitative Analysis) โดยอาศัยแบบจำลองในรูปสมการถดถอยเชิงซ้อน (Multiple Regression) ซึ่งจะคาดประมาณสมการด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุด (Ordinary Least Square: OLS) และแสดงความสัมพันธ์ในรูปของlog เพื่อหาค่าความยืดหยุ่นของตัวแปรต่างๆที่มีอิทธิพลต่ออุปสงค์ในการนำเข้ารถยนต์

3. ศึกษาถึงผลจากการลดอัตราภาษีศุลกากรนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซี และรถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซี ที่มีผลต่อมูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซี และรถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซีของประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทยโดยจะนำค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคานำเข้ารถยนต์ทั้งสองชนิด มาคำนวณการเปลี่ยนแปลงมูลค่าการนำเข้ารถยนต์ทั้งสองชนิดของประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทยภายหลังจากลดอัตราภาษีศุลกากรภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) จากร้อยละ 5 ให้เหลือร้อยละ 0 ในปี 2553

โดยมีสูตรคำนวณดังนี้

$$\Delta M_{ui} = \left(\frac{t_0 - t_1}{1 + t_1} \right) E_i \cdot M_{0i}$$

กำหนดให้

ΔM_{ui} = การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าการนำเข้าสินค้าของอินโดนีเซียจากไทยเมื่อมีการลดอัตราภาษีนำเข้า สินค้าภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (ดอลลาร์สหรัฐ)

t_0 = อัตราภาษีนำเข้าก่อนมีการลดภาษีนำเข้า

t_1 = อัตราภาษีนำเข้าหลังมีการลดภาษีนำเข้า

E_i = ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคาสินค้านำเข้าของอินโดนีเซียจากไทย

M_{0i} = มูลค่าการนำเข้าสินค้าของอินโดนีเซียนำเข้าจากไทยในปีก่อนการลดอัตราภาษี (ดอลลาร์สหรัฐ)

i = 1 คือรถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซี
 2 คือรถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซี

ขั้นตอนในการคำนวณการเปลี่ยนแปลงในมูลค่าการนำเข้าสินค้า i ของอินโดนีเซียเมื่อลด

อัตราภาษีนำเข้าให้กับไทยมีดังนี้

1. นำค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคานำเข้าของสินค้าแต่ละชนิดคือ a_i และ b_i มาแทนใน E_i ของสินค้าแต่ละชนิด
2. นำมูลค่าการนำเข้าสินค้า i ของอินโดนีเซียในปีก่อนการลดอัตราภาษีนำเข้าของอินโดนีเซียในมาแทนใน M_{0i} เพื่อใช้คำนวณการเปลี่ยนแปลงมูลค่าการนำเข้าที่จะเปลี่ยนไป
3. นำค่าอัตราภาษีนำเข้าสินค้า i ของอินโดนีเซียในก่อนและหลังการลดอัตราภาษีนำเข้ามาแทนใน t_{0i} และ t_{1i} ตามลำดับ

บทที่ 4

สภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย และ อินโดนีเซีย รวมทั้ง ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน

ในบทนี้จะเป็นการอธิบายสภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย การส่งออกรถยนต์นั่งจากไทยกับอินโดนีเซียและการข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน ซึ่งในส่วนแรกจะเป็นการอธิบายถึงภาพรวมของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย ทั้งการผลิต การนำเข้า การส่งออก รถยนต์ของไทย ในส่วนที่สองจะเป็นการอธิบายถึงอุตสาหกรรมรถยนต์ของอินโดนีเซีย และในที่สุดท้ายจะอธิบายถึงข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน รวมทั้งขอบเขตการลดอัตราภาษีนำเข้า ผลกระทบจากการลดอัตราภาษีนำเข้าต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย

สภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย

อุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมที่ภาครัฐได้ให้การส่งเสริม สนับสนุน โดยมีเป้าหมายอย่างชัดเจนและต่อเนื่องที่จะให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตและส่งออกยานยนต์ (Detroit of Asia) ผลของการดำเนินงานในแนวทางนี้ ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยเติบโตขึ้นเป็นลำดับและมีภาพที่ชัดเจนเด่นชัดขึ้นในความเป็น Detroit of Asia จะเห็นได้จากยอดการผลิตที่มีแนวโน้มสูงขึ้น และประกอบกับนโยบายส่งเสริมการลงทุนของภาครัฐ ทำให้นักลงทุนจากต่างประเทศสนใจที่จะเข้ามาลงทุนในประเทศเพิ่มขึ้น ซึ่งในปัจจุบันมีบริษัทผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ที่มีชื่อเสียงต่างๆ เช่น บริษัทเจนเนอรัล มอเตอร์ บริษัทบีเอ็มดับเบิลยู บริษัท ไทย-สวีสซ์ แอสเซมบลี จำกัด และบริษัทมิตซูบิชิ เข้ามาตั้งฐานการผลิตในไทย

ปริมาณการผลิตของอุตสาหกรรมรถยนต์

การผลิตรถยนต์ในประเทศไทยจะแบ่งเป็นรถยนต์ประเภทต่างๆดังนี้ รถยนต์นั่ง รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (ไม่รวมรถกระบะ 1 คัน) รถเพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คัน ซึ่งจากตาราง 6 เมื่อพิจารณาการผลิตรถยนต์ปี พ.ศ. 2548-2553 จะเห็นว่ามียอดการผลิตเพิ่มขึ้น โดยปี พ.ศ. 2548 ซึ่งมีกำลังการผลิตรวม 1,125,316 คัน และเพิ่มขึ้นเป็น 1,645,304 คัน ซึ่งถ้าพิจารณาปี พ.ศ. 2553 ซึ่งมีผลิตรวม 1,645,304 คัน โดยรถยนต์ที่ผลิตมากที่สุดคือรถยนต์เพื่อการ

พาณิชย์ขนาด 1 ตันผลิตร้อยละ 64.83 รองลงมาคือ รถยนต์นั่งผลิตร้อยละ 33.68 และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ผลิตร้อยละ 1.43 ตามลำดับ

ตารางที่ 6 ปริมาณการผลิตรถยนต์แยกตามประเภทของประเทศไทย พ.ศ. 2548-2553
(หน่วย:คัน)

ปี	รถยนต์นั่ง	รถยนต์เพื่อการพาณิชย์	รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ ขนาด 1 ตัน	รถยนต์นั่ง ตรวจการณั้ (OPV)	รวม
2548	277,603	24,846	822,867	0	1,125,316
2549	298,819	22,592	872,474	0	1,193,885
2550	329,223	23,556	948,370	0	1,301,149
2551	399,435	17,791	974,502	0	1,391,728
2552	313,442	15,202	670,734	0	999,378
2553	554,387	24,158	1,066,759	0	1,645,304

ที่มา: สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรม
แห่งประเทศไทย (2554)

ซึ่งถ้าแบ่งประเภทของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล จากตารางที่ 7 พบว่าประเภทของรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีการผลิตมากที่สุดในปี พ.ศ. 2553 คือ รถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1201-1500 ซีซี จำนวน 261,129 คัน รองลงมาคือ รถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1501-1800 ซีซีจำนวน 133,234 คัน และประเภทของรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่มีการผลิตมากที่สุดในปีพ.ศ.2553 คือ รถยนต์นั่งที่มีกระบะ จำนวน 437,441 คัน รองลงมาคือ รถกระบะ 1 ตัน จำนวน 312,369 คัน (ตารางที่ 8)

บริษัทที่ผลิตรยนต์ได้มากที่สุดในประเทศไทยคือ บริษัท โตโยต้ามอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด มียอดการผลิตรวม 600,000 คัน รองลงมาคือ บริษัท ออโต้ฮิลลาลายแอนซ์ (ประเทศไทย) จำกัด

โดย มีขีดการผลิตรวม 260,000 คัน และ ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด โดย มีขีดการผลิตรวม 240,000 คัน เมื่อพิจารณาบริษัทที่ผลิตรถยนต์นั่งมากที่สุดคือ บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด มีขีดการผลิตคือ 260,000 คัน รองลงมาคือ บริษัท โตโยต้ามอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด มีขีดการผลิตคือ 200,000 คัน และ บริษัท ออโต้ฮัลเลย์แอนซ์ (ประเทศไทย) จำกัด มีขีดการผลิตคือ 100,000 คัน (ตารางที่ 9)



ตารางที่ 7 การผลิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคลของประเทศไทย พ.ศ. 2548-2553

(หน่วย:คัน)

ปี	ขนาดเครื่องยนต์						รวม
	1201-1500CC	1501-1800CC	1801-2000CC	2001-2500CC	2501-3000CC	>3001CC	
2548	135,013	93,248	18,738	25,531	5,037	36	277,603
2549	157,600	89,428	22,799	25,030	3,416	546	298,819
2550	139,059	85,031	40,754	60,765	2,111	1,503	329,223
2551	170,347	125,625	44,750	49,089	720	8,904	399,435
2552	155,403	92,266	34,633	27,864	784	2,492	313,442
2553	261,129	133,234	51,784	41,657	4,033	2,989	494,826

ที่มา: สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (2554)

ตารางที่ 8 การผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ของประเทศไทย พ.ศ. 2548-2553

(หน่วย:คัน)

ปี	ประเภทของรถยนต์เพื่อการพาณิชย์						รวม
	รถกระบะ 1 คัน	รถยนต์นั่งที่มีกระบะ	รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก	รถกระบะ <5คัน	รถกระบะ 5-10 คัน	รถกระบะ>10คัน	
2548	451,753	367,801	52,920	7,016	4,407	9,933	893,830
2549	437,626	468,112	42,632	7,629	6,105	9,244	971,348
2550	423,433	504,905	46,164	4,337	5,787	7,291	991,917
2551	258,194	352,859	59,681	3,814	3,823	7,107	685,478
2552	392,996	558,424	115,339	7,510	5,206	10,970	1,090,445
2553	312,369	437,441	86,220	5,416	2,983	9,568	853,997

ที่มา: สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (2554)

ตารางที่ 9 กำลังการผลิตของบริษัทผลิตรถยนต์ในไทย พ.ศ. 2553

(หน่วย:คัน)

บริษัท	รถยนต์นั่ง	รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ 1 คัน	รถยนต์เพื่อการพาณิชย์	รวม
บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	200,000	350,000	50,000	600,000
บริษัท อิซูมูมอเตอร์(ประเทศไทย) จำกัด	-	200,000	20,000	220,000
บริษัท มิซูบิชิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	52,000	148,000	-	200,000
บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด	240,000	-	-	240,000
บริษัท สยามนิสสัน ออโตโมบิล จำกัด	36,000	96,000	2,400	134,400
บริษัท เจนเนอรัล มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	40,000	120,000	-	160,000
บริษัท ออโต้ อัลลายแอนซ์ (ประเทศไทย) จำกัด	100,000	160,000	-	260,000
บริษัท ฮีโน่มอเตอร์ส แมนูแฟคเจอริ่ง(ประเทศไทย) จำกัด	-	-	12,000	12,000
บริษัท บีเอ็มดับเบิลยู แมนูแฟคเจอริ่ง (ประเทศไทย)	6,000	-	-	6,000

ตารางที่ 9 (ต่อ)

(หน่วย:กัณ)

บริษัท	รถยนต์นั่ง	รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ 1 คัน	รถยนต์เพื่อการพาณิชย์	รวม
บริษัท นิสสันดีเซล(ประเทศไทย) จำกัด	1,500	-	-	1,500
บริษัท ธนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด	24,000	-	-	24,000
บริษัท วาย.เอ็ม.ซี.แอส เซป्ली จำกัด	0	0	0	0
บริษัท สแกนเนีย (ประเทศไทย) จำกัด	16,300	-	-	16,300
บริษัท ไทย-สวี่ดิชแอสเซมบลี จำกัด	10,000	-	1,800	18,000
บริษัท ไทยรุ่งยูเนี่ยนคาร์ จำกัด	-	-	210	210
บริษัท ทาทา มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	-	7,200	-	7,200
ยอดรวม	725,800	1,081,200	86,410	1,782,710

ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (2554)

การจำหน่ายรถยนต์ของประเทศไทย

ประเทศไทยผลิตรถยนต์เพื่อจำหน่ายในประเทศและผลิตเพื่อการส่งออก ในปี พ.ศ. 2548 – 2553 พิจารณาจากตารางที่ 10 ในปี พ.ศ. 2548 มีการผลิตรถยนต์เพื่อจำหน่ายในประเทศจำนวน 703,261 คัน และเพิ่มขึ้นในปี 2553 คือ 800,357 คัน แต่เมื่อพิจารณาการผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออก ในปีพ.ศ. 2548 จำนวน 440,705 คัน และเพิ่มขึ้นในปี 2553 คือ 844,947 คัน จะเห็นได้ว่า การผลิตเพื่อการส่งออกนั้น มีอัตราการเพิ่มขึ้นมากกว่าการผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศ

ซึ่งถ้าพิจารณาปริมาณการจำหน่ายในประเทศในปี พ.ศ. 2548 – 2553 จากตารางที่ 11 จะเห็นว่า รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันมียอดจำหน่ายสูงสุด ซึ่งเป็นประเภทรถที่มีตลาดใหญ่ที่สุดในประเทศไทย รองลงมาคือ รถยนต์นั่ง และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ชนิดอื่น (ไม่รวมกระบะ 1 ตัน) โดยในปี 2553 มียอดการผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศรวม 800,357 คัน โดยแบ่งเป็น รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันมียอดจำหน่ายคือ 387,793 คัน รถยนต์นั่ง 362,561 คัน และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ชนิดอื่น (ไม่รวมกระบะ 1 ตัน) 50,003 คัน ซึ่งในปี 2553 มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นคือ ร้อยละ 45.82

ตารางที่ 10 ปริมาณการผลิตรถยนต์เพื่อจำหน่ายในประเทศและการส่งออก ของประเทศไทย

(หน่วย:คัน)

ปี	ปริมาณการผลิต	ปริมาณการจำหน่ายในประเทศ	ปริมาณการส่งออก
2548	1,125,316	703,261	440,705
2549	1,193,885	682,163	538,966
2550	1,391,728	614,078	775,652
2551	1,394,029	587,788	776,241
2552	999,378	463,815	535,563
2553	1,645,304	749,449	895,855

ที่มา: สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย (2553)

ตารางที่ 11 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์แยกตามประเภทในประเทศไทย พ.ศ. 2548-2553

(หน่วย:คัน)

ปี	รถยนต์นั่ง	รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (ไม่รวมกระบะ 1 คัน)	รถยนต์เพื่อการ พาณิชย์ขนาด 1 คัน	รวม
2548	190,711	472,387	40,163	703,261
2549	193,630	451,626	36,907	682,163
2550	182,767	405,865	42,619	631,251
2551	239,954	41,033	334,282	615,269
2552	238,773	34,206	275,892	535,563
2553	362,561	50,003	387,793	800,357
อัตราการขยายตัว 52/53 (ร้อยละ)	51.84	46.18	40.56	45.82

ที่มา: ศูนย์สารสนเทศยานยนต์ (2554)

การส่งออก การนำเข้ารถยนต์ของประเทศไทย

การส่งออก สภาพการส่งออกรถยนต์ของประเทศไทยในปีพ.ศ. 2548 – 2553 โดยภาพรวมแล้ว กว่าครึ่งหนึ่งของการผลิตรถยนต์ จะถูกส่งออกไปขายในต่างประเทศ จากตารางที่ 12 พบว่าในปี พ.ศ. 2548 มีการส่งออกรถยนต์ จำนวน 440,715คัน และมีมูลค่าการส่งออก 203,025.36 ล้านบาท ซึ่งมีการขยายตัวร้อยละ 32.72 และ ร้อยละ 36.05ตามลำดับ แต่ในปี พ.ศ. 2553 มีการส่งออกเพิ่มขึ้นคือ 895,855 คัน และมีมูลค่าการส่งออก 404,659.37บาท ซึ่งมีการอัตราการขยายตัวร้อยละ 67.27 และ ร้อยละ 61 ตามลำดับ แต่เมื่อแยกประเภทของรถยนต์ จากตารางที่ 13 พบว่า ในช่วงปี พ.ศ. 2548 – 2549 รถยนต์ที่ส่งออกมาที่มากที่สุด คือรถแวนและรถปิกอัพ รองลงมาคือ รถยนต์นั่ง และรถยนต์โดยสารและรถบรรทุกตามลำดับ แต่ในช่วงปี พ.ศ. 2550 – 2553 รถยนต์ที่ส่งออกมาที่มากที่สุด คือ รถยนต์นั่ง รองลงมาคือ รถแวนและรถปิกอัพ และรถยนต์โดยสารและรถบรรทุกตามลำดับ ซึ่งมีมูลค่าการส่งออก ในปี พ.ศ. 2553 คือ 214,109.94 , 152,882.99 และ 31,416.07 ล้านบาท มีอัตราการขยายตัวร้อยละ 61.38 ร้อยละ 66.13 และร้อยละ 13.21 ตามลำดับ โดยประเทศที่ไทยส่งออกรถยนต์นั่งมากที่สุด 5 อันดับ คือ ออสเตรเลีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ ซาอุดีอาระเบีย มาเลเซีย ส่วนประเทศที่ไทยส่งออกรถแวนและรถปิกอัพมากที่สุด 5 อันดับ คือ ออสเตรเลีย ชิลี มาเลเซีย ซาอุดีอาระเบีย สหราชอาณาจักร

ตารางที่ 12 ปริมาณการส่งออกและมูลค่าการส่งออกรถยนต์ในประเทศไทย พ.ศ. 2548-2553

ปี	ปริมาณการส่งออก (คัน)	อัตรายายตัว (ร้อยละ)	มูลค่าการส่งออก (ล้านบาท)	อัตรายายตัว (ร้อยละ)
2548	440,715	32.72	203,025.36	36.05
2549	538,966	22.29	240,764.09	18.59
2550	690,100	28.04	306,595.20	27.34
2551	776,241	12.48	351,640.71	14.69
2552	535,563	-31.01	251,342.99	-28.52
2553	895,855	67.27	404,659.37	61.00

ที่มา: ศูนย์สารสนเทศยานยนต์ (2554)

ตารางที่ 13 มูลค่าการส่งออกรถยนต์ไทยจำแนกตามประเภทรถยนต์ พ.ศ. 2548-2553

(หน่วย : ล้านบาท)

ปี	รถยนต์นั่ง	รถแวนและรถปิกอัพ	รถบัสและรถบรรทุก	รวม
2548	75,385.70	102,483.10	29,640.00	207,508.80
2549	96,662.10	130,679.10	21,446.10	248,787.30
2550	123,268.70	119,234.00	26,583.20	269,085.90
2551	165,895.03	148,745.45	31,522.06	346,162.54
2552	132,673.19	92,027.44	27,750.49	252,451.12
2553	214,109.94	152,882.99	31,416.07	398,409.00
อัตรายายตัว 52/53 (ร้อยละ)	61.38	66.13	13.21	36.63

ที่มา: ศูนย์สารสนเทศยานยนต์ (2554)

การนำเข้า การนำเข้ารถยนต์ของประเทศไทยในปี พ.ศ. 2548 – 2553 จากตารางที่ 14 พบว่า การนำเข้า มีแนวโน้มมีผลลดลงในช่วงปี 2548 - 2553 และเพิ่มขึ้นอย่างมาก ในปี 2553 โดยการนำเข้า รถยนต์รวมมีมูลค่า 45,716.12 ล้านบาท และมีอัตรายายตัว ร้อยละ 60.75 ซึ่งในปีพ.ศ. 2553 รถยนต์ที่นำเข้ามากที่สุด คือรถยนต์นั่งซึ่งมีปริมาณนำเข้า 25,278 ล้านบาท และมีอัตรายายตัว ร้อยละ 60.46 และ รถยนต์โดยสารและรถบรรทุก มีปริมาณนำเข้า 20,482 ล้านบาท และมีอัตรายายตัว ร้อยละ 45.12

ขยายตัว ร้อยละ 61.11 ประเทศที่นำเข้ารถยนต์นั่งมากที่สุด 5 อันดับ คือ ญี่ปุ่น อินโดนีเซีย เยอรมนี ฟิลิปปินส์ มาเลเซีย ตามลำดับ และ ประเทศที่นำเข้ารถยนต์โดยสารและรถบรรทุก มากที่สุด 5 อันดับ คือ ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ จีน อินโดนีเซีย สิงคโปร์

ตารางที่ 14 มูลค่าการนำเข้ารถยนต์ไทยจำแนกตามประเภทรถยนต์ พ.ศ. 2548-2553

(หน่วย : ล้านบาท)

ปี	รถยนต์นั่ง	รถบัสและรถบรรทุก	รวม
2548	13,466.50	10,922.00	24,458.50
2549	9,312.70	10,041.00	19,353.70
2550	8,578.30	14,162.60	22,740.90
2551	15,495.99	12,713.40	31,905.13
2552	15,753.29	12,713.40	28,466.69
2553	25,278.46	20,482.46	45,761.12
อัตราการขยายตัว 52/53 (ร้อยละ)	60.46	61.11	60.75

ที่มา: ศูนย์สารสนเทศยานยนต์ (2554)

อุตสาหกรรมรถยนต์ในช่วงปี 2548-2553 การผลิตรถยนต์มีการขยายตัวมากขึ้น โดยเฉพาะปี 2553 การผลิตรถยนต์ขยายตัวเพิ่มขึ้นกว่าปีที่ผ่านมา ทั้งการผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศ และผลิตเพื่อการส่งออก เนื่องจากมีหลายบริษัทมาตั้งฐานการผลิตในประเทศไทย ทำให้มีโรงงานประกอบรถยนต์มากขึ้น สำหรับตลาดในประเทศอาจจะได้รับผลดีจากการแนะนำรถยนต์เข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบการ เช่น เปิดตัวรถประหยัดพลังงาน (Eco-car) ซึ่งเป็นรถที่ประหยัดน้ำมัน ทำให้เป็นที่สนใจของผู้บริโภคมากขึ้น สำหรับตลาดส่งออก อาจจะได้รับข้อดีจากการยกเว้นอากรภายใต้เขตการค้าเสรีอาเซียน และทำให้การขยายตัวจากการส่งออกรถยนต์ไปในตลาดอาเซียนเพิ่มขึ้น

โครงสร้างการผลิตรถยนต์ของไทย

อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก เนื่องจากมีความเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วน อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและอุตสาหกรรมต่อเนื่องมากมาย โดยโครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยแบ่งได้ 2 กลุ่มใหญ่ๆ คือ

1. **กลุ่มผู้ประกอบการ** จะประกอบรถยนต์ประเภท รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตัน และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ชนิดอื่น รวม 16 บริษัท เช่น บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ประกอบรถยนต์ ประเภท รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตัน และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ชนิดอื่น บริษัท อิซูมูมอเตอร์(ประเทศไทย) จำกัด ประกอบรถยนต์ ประเภท รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตัน และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ชนิดอื่น และ บริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ประกอบรถยนต์ ประเภท รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตัน เป็นต้น

2. **กลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์** ซึ่งในปัจจุบันมีโรงงานผลิตชิ้นส่วนประมาณ 600 โรงงาน ซึ่งเป็นโรงงานผลิตชิ้นส่วนที่สำคัญภายในเครื่องยนต์ 84 โรงงาน (สถาบันยานยนต์, 2553) การผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยในปัจจุบัน ครอบคลุมรายการชิ้นส่วนต่างๆ อันได้แก่ ชิ้นส่วนเครื่องยนต์ ชิ้นส่วนระบบกันสะเทือนและเบรก ชิ้นส่วนตัวถัง ชิ้นส่วนระบบขับ เคลื่อนและถ่ายทอดกำลัง ชิ้นส่วนตกแต่งภายใน และชิ้นส่วนอุปกรณ์ระบบไฟฟ้า เป็นต้น โดยทั่วไปแล้วผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จะมีตลาดในการจัดจำหน่ายชิ้นส่วนอยู่ 2 ตลาดหลักได้แก่

2.1 ตลาดชิ้นส่วนเพื่อนำไปใช้ประกอบยานยนต์ (Original Equipment Market : OEM) โดยผู้ผลิต ต้องผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ป้อนให้กับรถยนต์และจักรยานยนต์รุ่นใหม่ๆ ให้ค่ายยานยนต์ที่เข้ามาตั้งฐานการผลิตในไทย เพื่อประกอบยานยนต์ ส่งออกและจำหน่ายในประเทศ ซึ่งตลาดนี้จะประกอบไปด้วยกลุ่มที่เรียกว่า First-Tier Suppliers ซึ่งเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนป้อนโรงงานรถยนต์โดยตรง และกลุ่มที่เป็นระดับ Second-Tier Suppliers ลงไป ซึ่งจะรับช่วงการผลิตเพื่อป้อนชิ้นส่วนบางประเภทให้กับกลุ่มแรกอีกทอดหนึ่ง และความต้องการใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ในกลุ่มนี้ขึ้นอยู่กับปริมาณการผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์ (สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย, 2553)

ปัจจุบันมีผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ OEM ที่เป็นระดับ First-Tier จำนวนประมาณ 386 ราย ทั้งนี้ผู้ผลิตรายใหญ่ๆ ในกลุ่มนี้จะเป็นการลงทุนจากต่างประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งจากญี่ปุ่น และมีผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ OEM ระดับ Second และ Third Tier จำนวนกว่า 800 ราย ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการขนาดกลางและย่อมหรือ SME ของคนไทย (ศูนย์วิจัยกสิกรไทย, 2553)

2.2 ตลาดชิ้นส่วนทดแทนหรืออะไหล่ทดแทน (Replacement Equipment Market : REM) เป็นตลาดชิ้นส่วนอะไหล่เพื่อการทดแทนชิ้นส่วนเดิมที่เสียหรือสึกหรอตามสภาพการใช้งาน ซึ่ง

ในอดีต กลุ่มผู้ประกอบการรายย่อยมีบทบาทให้ความช่วยเหลือกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ทั้งนี้ เพราะนโยบายการบังคับใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ ซึ่งมีการกำหนดชิ้นส่วนบังคับใช้ และเลือกใช้ โดยรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศจะต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ สำหรับรถยนต์นั่งร้อยละ 54 รถกระบะร้อยละ 70 รถบรรทุกใหญ่ร้อยละ 40 ทำให้ผู้ประกอบการจำเป็นต้องให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนให้สามารถผลิตชิ้นส่วนตามความต้องการให้ได้ เพื่อให้สามารถใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศได้ครบตามร้อยละที่กำหนด จนกระทั่ง วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2543 ได้มีการประกาศ ยกเลิกนโยบายบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ ทั้งนี้เพราะมีการเปิดการค้าเสรี จึงต้องทำตามข้อตกลงการค้าโลก ทำให้ผู้ประกอบการสามารถจัดหาชิ้นส่วนรถยนต์ต่างๆได้ทั่วโลก โดยจัดหาชิ้นส่วนที่ได้คุณภาพและราคาถูกที่สุดเพื่อลดต้นทุนและได้เปรียบคู่แข่งในด้านราคา ดังนั้น ทำให้ความร่วมมือของผู้ประกอบการและผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศลดลง เพราะกลุ่มผู้ประกอบการจะหันไปนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์จากต่างประเทศ ที่อาจจะคุณภาพชิ้นส่วนรถยนต์สูง และราคาต่ำกว่าในประเทศ ดังนั้นผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์จะต้องพัฒนาความสามารถในการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ให้มีคุณภาพ ราคาถูก ผลิตได้ตามจำนวนที่ต้องการ และมีความสามารถในการออกแบบผลิตภัณฑ์และพัฒนาผลิตภัณฑ์ เพื่อที่จะมีความได้เปรียบมากกว่าผู้ผลิตรายอื่น ซึ่งความสามารถดังกล่าวจำเป็นต้องลงทุนในด้านการวิจัยและพัฒนา และมีผู้ที่เชี่ยวชาญทางวิศวกรรมอย่างมาก

ความน่าสนใจและปัญหาการลงทุนผลิตรถยนต์ของต่างชาติในประเทศไทย

ในปัจจุบัน เศรษฐกิจของประเทศไทยทิศทางที่ขยายตัว ทำให้นักลงทุนมีความเชื่อมั่นในสถานะเศรษฐกิจ จึงทำให้มีผู้ประกอบการจากต่างประเทศ เข้ามาตั้งฐานการผลิตในประเทศไทย ซึ่งอุตสาหกรรมยานยนต์ก็เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่นักลงทุนจากต่างประเทศ ให้ความสนใจและเข้ามาเป็นอย่างมาก จนถึงได้ว่า ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ ที่สำคัญและเป็นที่ยอมรับจากหลายประเทศ ทั่วโลก ทั้งนี้เกิดจากข้อได้เปรียบหรือความพร้อมในด้านต่างๆ ที่เอื้อต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ ดังนี้

1. **ด้านภูมิประเทศ** ประเทศไทยมีภูมิศาสตร์ที่ได้เปรียบเมื่อ เทียบกับประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคเดียวกัน เนื่อง จากทำเลที่ตั้งอยู่ในจุดศูนย์กลางของภูมิภาคเหมาะสมที่จะเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ ของอาเซียน และมีช่องทางการขนส่งทั้งทางบกและทางเรือ

2. ความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน โรงงานการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย จะอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกัน ทำให้การขนส่งชิ้นส่วนเข้าสู่ สายการประกอบได้รวดเร็ว นอกจากนี้โครงสร้างพื้นฐานในการขนส่งของไทยยังมีความพร้อมในการรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์กล่าวคือ ประเทศไทยถือได้ว่า มีถนนที่มีคุณภาพเมื่อเทียบกับหลายประเทศในภูมิภาคโดยถนนส่วนใหญ่ของประเทศเป็นถนนลาดยาง หรือเทคอนกรีต และมีถนนเชื่อมต่อไปยังประเทศอื่นในภูมิภาคอย่าง พม่า ลาว กัมพูชา และจีน ซึ่งคาดว่า จะมีอุปสงค์ ต่อยานยนต์เพิ่มมากขึ้นในอนาคต นอกจากนี้ไทยยังมีท่าเรือน้ำลึกที่มีประสิทธิภาพเป็นที่ยอมรับจากทั่วโลก รองรับการส่งออกยานยนต์ไปยังประเทศในภูมิภาค ยุโรป อเมริกา เอเชีย ตะวันออก และเอเชียกลาง

3. แรงงานไทยมีความชำนาญและมีฝีมือประณีต ซึ่งมีทักษะความชำนาญจากการสั่งสมประสบการณ์ในด้านการผลิต

4. ประเทศไทยเป็นสมาชิกอาเซียน ซึ่งจะเอื้อประโยชน์ด้านการเปิดเสรีการค้าเสรี และเชื่อมโยงทางการค้าระหว่างประเทศสมาชิกที่ง่ายขึ้น

5. ผู้ประกอบการรถยนต์รายใหญ่ของโลกเข้ามาลงทุนในประเทศไทย รถยนต์จากประเทศญี่ปุ่น (มียอดขายร้อยละ 90 ของยอดขายรถยนต์รวม) ได้แก่ โตโยต้า ฮอนด้า เป็นต้น หรือรถยนต์จากประเทศตะวันตก ได้แก่ เจเนอรัล มอเตอร์ฟอร์ด เป็นต้น เข้ามาลงทุนสร้างฐานการผลิตในประเทศไทยเพื่อ จำหน่ายทั้งในประเทศและส่งออกไปยังต่างประเทศ ดังนั้นอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการประกอบรถยนต์เช่นอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์มีโอกาสในการผลิตสูงขึ้นด้วย รวมถึงได้รับการถ่ายทอดการบริหารจัดการการผลิตจากบริษัทประกอบรถยนต์ ทำให้อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการประกอบรถยนต์แข็งแกร่งมากขึ้นด้วย

ข้อเสียเปรียบของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ประเทศไทยไม่ได้เป็นเจ้าของเทคโนโลยี ซึ่งเทคโนโลยีในการออกแบบและผลิตเป็นของบริษัทต่างชาติ ประเทศไทยจึงไม่สามารถกำหนดทิศทางการลงทุนการตลาดเองได้ต้องพึ่งพานโยบาย จากบริษัทแม่ และผู้ประกอบการไทยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆ ของผู้ประกอบการจากต่างชาติ ดังนั้น ผลประโยชน์ที่ได้จากอุตสาหกรรม ฯ ส่วนใหญ่จะตกอยู่กับคนต่างชาติเป็นหลัก

ปัญหาของการลงทุนผลิตรถยนต์ของต่างชาติ

1. ความไม่มั่นคงทางการเมือง จากปัญหาความไม่สงบและไม่มั่นคงทางการเมืองในประเทศไทยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2546 มีการเปลี่ยนรัฐบาลหลายครั้ง ทำให้เกิดความไม่ต่อเนื่องในเชิงนโยบายจากภาครัฐ การพัฒนาทางเศรษฐกิจ สังคม และการพาณิชย์ต้องหยุดชะงักเมื่อมีการเปลี่ยนรัฐบาลแต่ละสมัยส่งผลต่อการพัฒนาของอุตสาหกรรมที่ไม่มีทิศทางที่แน่นอนเปลี่ยนแปลงตามนโยบายที่เปลี่ยนแปลงตลอดช่วง 3 ปีที่ผ่านมา

2. ปัญหาด้านปัจจัยพื้นฐานต่อการลงทุน ได้แก่ ปัญหาขาดแคลนแรงงานฝีมือ บุคลากรระดับบริหารและบุคลากรด้านเทคนิค และปัญหาค่าจ้างแรงงานสูงขึ้น โดยนักลงทุนต่างชาติเริ่มมีความกังวลต่อค่าแรงงานที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ทำให้ต้นทุนการผลิตสูงขึ้น และประเทศไทยยังมียกระดับการวิจัยพัฒนาในระดับ ดังนั้นภาครัฐควรส่งเสริมการพัฒนาระบบการศึกษา คุณภาพและทักษะของแรงงาน องค์ความรู้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้าน การวิจัยพัฒนา ด้านเทคโนโลยี เพื่อให้ไทยได้มีขีดความสามารถในการผลิตเพิ่มขึ้น (ธนาคารแห่งประเทศไทย, 2554)

นโยบายการส่งเสริมการลงทุน

เพื่อบรรเทาภาระด้านการคลังของรัฐบาล และเพื่อให้สอดคล้องกับภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคต คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจึงได้กำหนดนโยบายส่งเสริมการลงทุน ดังนี้

1. เพิ่มประสิทธิภาพและความคุ้มค่าในการใช้สิทธิและประโยชน์ภาษีอากร โดยให้สิทธิและประโยชน์แก่โครงการที่มีผลประโยชน์ต่อเศรษฐกิจอย่างแท้จริง ใช้หลักการบริหารและการจัดการองค์กรที่ดี (Good Governance) ในการให้สิทธิและประโยชน์ด้านภาษีอากรโดยกำหนดให้ผู้ได้รับการส่งเสริมการลงทุน ต้องรายงานผลการดำเนินงานของโครงการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน เพื่อให้สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ตรวจสอบ ก่อนใช้สิทธิและประโยชน์ภาษีเงินได้นิติบุคคลในปีนั้นๆ

2. สนับสนุนให้อุตสาหกรรมพัฒนาระบบคุณภาพ และมาตรฐานการผลิตเพื่อแข่งขันใน

ตลาดโลก โดยกำหนดให้ผู้ได้รับการส่งเสริมการลงทุนทุกรายที่มีโครงการลงทุนตั้งแต่ 10 ล้านบาทขึ้นไป (ไม่รวมค่าที่ดินหรือทุนหมุนเวียน) ต้องดำเนินการให้ได้รับใบรับรองระบบคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9000 หรือ ISO 14000 หรือมาตรฐานสากลอื่นที่เทียบเท่า

3. ปรับมาตรการส่งเสริมการลงทุนให้สอดคล้องกับข้อตกลงด้านการค้า และการลงทุนระหว่างประเทศโดยการยกเลิกเงื่อนไขการส่งออกและการใช้ชิ้นส่วนในประเทศ

4. สนับสนุนการลงทุนเป็นพิเศษในภูมิภาค หรือท้องถิ่นที่มีรายได้ต่ำและมีสิ่งเอื้ออำนวยต่อการลงทุนน้อย โดยให้สิทธิและประโยชน์ด้านภาษีอากรสูงสุด

5. ให้ความสำคัญกับการส่งเสริมอุตสาหกรรมขนาดกลาง และขนาดย่อม โดยกำหนดเงื่อนไขเงินลงทุนขั้นต่ำของโครงการที่ได้รับการส่งเสริมเพียง 500,000 บาท (ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน) สำหรับเงื่อนไขที่เป็นไปตามประกาศคณะกรรมการที่ 1/2553 และไม่น้อยกว่า 1 ล้านบาท (ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน) สำหรับกิจการโดยทั่วไป

6. ให้ความสำคัญแก่กิจการเกษตรกรรมและผลิตผลจากการเกษตร กิจการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเทคโนโลยีและทรัพยากรมนุษย์ กิจการสาธารณูปโภค สาธารณูปการและบริการพื้นฐาน กิจการป้องกันและรักษาสิ่งแวดล้อมและอุตสาหกรรมเป้าหมาย

สภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์อินโดนีเซีย

ข้อมูลประเทศอินโดนีเซีย

ประเทศอินโดนีเซียมีพื้นที่ 5,193,250 ตารางกิโลเมตร มีประชากรประมาณ 245.5 ล้านคน มีระบอบการปกครองแบบประชาธิปไตย ที่มีประธานาธิบดีเป็นประมุขและหัวหน้าฝ่ายบริหาร อินโดนีเซีย เป็นประเทศ ที่อุดมสมบูรณ์ด้วยทรัพยากรธรรมชาติ ทรัพยากรสำคัญประกอบด้วย น้ำมันปิโตรเลียม ก๊าซธรรมชาติถ่านหิน ดีบุก ทองแดง นิเกิล บอกไซต์ทอง เงินและแร่เหล็กผลผลิตทางการเกษตรที่สำคัญ ได้แก่ มะพร้าว น้ำมันปาล์ม เครื่องเทศกาแฟ โกโก้ยางพารา นโยบายการค้าระหว่างประเทศมีเป้าหมายในการสร้างบรรยากาศในการทำธุรกิจ และยกระดับความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศ มีการลงทุนในสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานและภาคการส่งออก เพื่อกระตุ้นและส่งเสริมเงินลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาการค้าระหว่างประเทศเนื่องจากเป็นกลไกสำคัญในการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน โดยอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจอยู่ที่ร้อยละ 6.2 โดยประเทศคู่ค้าที่สำคัญ ได้แก่ ญี่ปุ่น สิงคโปร์สหรัฐอเมริกา เกาหลีใต้ฮ่องกง และ จีน อุตสาหกรรม ที่มีความสำคัญต่อ ระบบเศรษฐกิจประกอบด้วย (1) ภาคการเกษตร ได้แก่ ผลิตภัณฑ์สำเร็จรูป เช่น กาแฟ โกโก้ ข้าว ยางพารา ปศุสัตว์ยาสูบ (2) ภาคอุตสาหกรรม ได้แก่ สิ่งทอโรงงานประกอบรถยนต์ปูนซีเมนต์ อาหารแปรรูป เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ เครื่องจักรกล เครื่องหนัง (3) ภาคน้ำมันและเชื้อเพลิงได้แก่ น้ำมันดิบ เหมืองถ่านหิน ก๊าซธรรมชาติ (4) ภาคแร่ธาตุได้แก่ เหมืองแร่ซัลเฟต และ อลูมิเนียม (สำนักส่งเสริมการค้าชายแดนและมาตรการพิเศษทางการค้า, 2553)

อุตสาหกรรมรถยนต์อินโดนีเซียในปัจจุบัน

อินโดนีเซียเป็นประเทศที่มีฐานการผลิตรถยนต์ที่สำคัญประเทศหนึ่งในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีการผลิตเป็นอันดับ 2 ในอาเซียนโดยรองจากประเทศไทย มีทั้งการผลิตเพื่อใช้ในประเทศและการส่งออกไปยังต่างประเทศ อุตสาหกรรมรถยนต์ของอินโดนีเซียมีจำนวนผู้ประกอบรถยนต์จำนวน 16 ราย ซึ่งจากตารางที่ 15 จะเห็นว่า ผู้ผลิตหลักที่มีสัดส่วนการผลิต 3 อันดับแรก ในตลาดรถยนต์อินโดนีเซียคือToyota มีปริมาณการผลิตในปี พ.ศ. 2553 จำนวน 265,152 คัน และมีสัดส่วนการผลิตประมาณร้อยละ 38 โดย Toyota Avanza เป็นรุ่นที่มีการผลิตสูงสุด รองลงมาคือรุ่น Innova สำหรับผู้ผลิตหลักที่มีปริมาณการผลิตรองลงมา คือ Daihatsu ซึ่งมียอดการผลิตในปี

พ.ศ. 2553 จำนวน 117,969 คัน มีสัดส่วนการผลิตประมาณร้อยละ 17 และ Mitsubishi ซึ่งมีปริมาณการผลิตในปี พ.ศ. 2553 จำนวน 89,158 คัน มีสัดส่วนการผลิตร้อยละ 13

ตารางที่ 15 แสดงปริมาณการผลิตรถยนต์ของอิน โดนิเซียจำแนกตามบริษัท พ.ศ. 2550 – 2553

บริษัท	2550		2551		2552		2553	
	จำนวน (คัน)	สัดส่วน (ร้อยละ)	จำนวน (คัน)	สัดส่วน (ร้อยละ)	จำนวน (คัน)	สัดส่วน (ร้อยละ)	จำนวน (คัน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
Toyota	172,436	41.90	226,001	37.60	198,048	42.60	265,152	37.70
Daihatsu	50,369	12.20	76,244	12.70	77,053	16.60	117,969	16.80
Mitsu - bishi	48,161	11.70	77,906	13.00	53,713	11.60	89,158	12.70
Suzuki	60,013	14.60	98,314	16.40	49,747	10.70	83,204	11.80
Honda	29,465	7.20	43,672	7.30	34,461	7.40	53,566	7.60
Nissan	18,518	4.50	30,310	5.00	20,019	4.30	37,684	5.40
Isuzu	17,534	4.30	24,450	4.10	14,838	3.20	22,811	3.20
Hino	8,192	2.00	14,350	2.40	11,635	2.50	22,237	3.20
Mercedes Benz	1,305	0.30	2,802	0.50	2,410	0.50	4,133	0.60
Hyundai	3,074	0.70	2,923	0.50	1,053	0.20	2,663	0.40
Nissan	1,861	0.5	2,250	0.40	1,080	0.20	2,580	0.10
BMW	10	0.00	852	0.10	414	0.10	837	0.10

ตารางที่ 15 (ต่อ)

บริษัท	2550		2551		2552		2553	
	จำนวน (คัน)	สัดส่วน (ร้อยละ)	จำนวน (คัน)	สัดส่วน (ร้อยละ)	จำนวน (คัน)	สัดส่วน (ร้อยละ)	จำนวน (คัน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
Chery	700	0.20	554	0.10	345	0.10	514	0.00
Mazda	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
Peugeot	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
Chevrolet	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00

ที่มา: THE ASSOCIATION OF INDONESIA AUTOMOTIVE INDUSTRIES (2553)

ถ้าจำแนกประเภทของรถยนต์ออกเป็นประเภทต่างๆดังนี้ รถยนต์นั่ง รถกระบะ/รถบรรทุก และรถโดยสาร ซึ่งจากตารางที่ 16 ในช่วงปี พ.ศ. 2549 -2553 จะเห็นว่า มีปริมาณการผลิตรถยนต์รวมเพิ่มขึ้น ซึ่งในปี พ.ศ. 2549 มีปริมาณการผลิตจำนวน 296,008 คัน และเพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2553 จำนวน 702,508 คัน โดยรถยนต์ที่ผลิตมากที่สุดคือ รถยนต์นั่ง โดยในปี พ.ศ. 2553 มีปริมาณ การผลิต 496,524 คัน มีอัตราการขยายตัว ร้อยละ 41 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการผลิตรถยนต์ประเภท MPV และ SUV โดยผลิตจำนวน 492,443 คัน และรถยนต์นั่ง Sedan ผลิตเพียงแค่ 4,081 คัน ส่วนประเภทของรถยนต์เพื่อการพาณิชย์นั้นที่ผลิตมากที่สุด คือรถกระบะ/บรรทุก มีปริมาณ การผลิต 201,878 คันมีอัตราการขยายตัว ร้อยละ 83 และ รถโดยสาร มีปริมาณ การผลิต 4,106 คัน โดยมีอัตราการขยายตัว ร้อยละ 76 จะเห็นได้ว่า รถยนต์นั่งประเภท MPV และ SUV ของประเทศอินโดนีเซีย เป็นผลิตภัณฑ์หลักในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมรถยนต์ นอกจากนี้ รถกระบะ/บรรทุก และ รถโดยสาร มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นมาก เนื่องจากประเทศอินโดนีเซียมีจำนวนประชากรมากที่สุด ในอาเซียน และมีสัดส่วนประชากรประมาณ 50% ของประชากรอาเซียน โดยมากเป็นอันดับ 4 ของโลก รองจาก จีน อินเดีย และสหรัฐฯ มีอัตราเพิ่มเฉลี่ยของประชากรประมาณร้อยละ 1.3 และใน ด้านขนาดพื้นที่ยังมีขนาดใหญ่กว่าประเทศไทย 10 เท่า ทำให้ตลาดรถโดยสาร และรถบรรทุกมี โอกาสในการเติบโต (สถาบันยานยนต์, 2554)

ตารางที่ 16 ปริมาณการผลิตรถยนต์ในประเทศอินโดนีเซียจำแนกตามประเภท พ.ศ. 2549-2553
(หน่วย:คัน)

ประเภทของรถยนต์	2549	2550	2551	2552	2553	ร้อยละการ ขยายตัว
รถยนต์นั่ง						
- Sedan	2,008	1,570	5,923	2,367	4,081	72
- MPV & SUV	204,313	307,638	425,500	349,805	492,443	41
รวม รถยนต์นั่ง	206,321	309,208	431,423	352,172	496,524	41
รถยนต์เพื่อการพาณิชย์						
- รถกระบะ/ รถบรรทุก	88,433	100,754	166,249	110,316	201,878	83
- รถโดยสาร	1,254	1,676	2,956	2,328	4,106	76
รวม รถยนต์เพื่อการพาณิชย์	89,687	102,430	169,205	112,644	205,984	83
รวม	296,008	411,638	600,628	464,816	702,508	51

หมายเหตุ **Sedan** คือ รถเก๋ง เป็นลักษณะของรถยนต์ชนิดหนึ่ง มีลักษณะเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล โดยมีเครื่องยนต์อยู่บริเวณด้านหน้าของตัวรถ และด้านหลังจะมีกระโปรงหลังสำหรับเก็บของ **MPV** (Multi-Purpose Vehicle) คือ รถเก๋งกึ่งรถตู้อเนกประสงค์ เช่น Toyota wish , Toyota Innova**SUV** (Sport Utility Vehicle) คือ รถนั่งอเนกประสงค์ หรือ ยานพาหนะที่สามารถใช้งานได้ดีทั้งบนท้องถนนหรือเส้นทางรุกรันคาร เช่น Hoda CRV

ที่มา: THE ASSOCIATION OF INDONESIA AUTOMOTIVE INDUSTRIES (2553)

การจำหน่ายรถยนต์ของประเทศอินโดนีเซีย

ปริมาณยอดขายรถยนต์ในประเทศอินโดนีเซีย จะเห็นว่าจากตารางที่ 17 มียอดขายรถยนต์ เพิ่มขึ้น ซึ่งในปี พ.ศ. 2549 มียอดขายรถยนต์รวมทั้งสิ้น 318,906 คัน และเพิ่มขึ้นในปี

พ.ศ. 2553 คือ 764,710 คัน แต่เมื่อพิจารณาขอการผลิตในประเทศแล้ว ไม่เพียงพอต่อความต้องการรถยนต์ภายในประเทศ

ตลาดรถยนต์นั่ง ในปี พ.ศ. 2553 มียอดจำหน่ายสูงสุด ซึ่งมีจำนวน 541,475 คัน มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 51 โดยประเภทของรถยนต์นั่งที่จำหน่ายมากที่สุดคือ รถยนต์ประเภท MPV และ SUV ซึ่งจะแบ่งเป็นประเภทขับเคลื่อนแบบ 2 ล้อ และ 4 ล้อ โดยแบบขับเคลื่อน 2 ล้อนั้น มียอดจำหน่ายถึง 504,510 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 51 โดยเฉพาะรถยนต์แบบขับเคลื่อน 2 ล้อที่มีเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,500 ซีซีจะจำหน่ายมากที่สุด คือจำนวน 389,712 คัน และรถขับเคลื่อนแบบ 4 ล้อนั้น จำนวน 3,837 คัน เพิ่มขึ้น 73% ส่วนรถยนต์ประเภท Sedan มีปริมาณการจำหน่ายน้อยกว่ารถยนต์ประเภท MPV และ SUV ซึ่งมียอดจำหน่าย จำนวน 33,128 คัน และมีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 50

ตลาดรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ ในปี พ.ศ. 2553 มียอดจำหน่ายจำนวน 223,235 คัน แบ่งเป็นรถกระบะประเภท 2 ประตู ซึ่งมียอดจำหน่ายสูงสุด มีจำนวน 104,263 คันและมีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 88 รองลงมาคือรถกระบะประเภท 4 ประตู จำนวน 14,404 คัน และ รถโดยสารจำนวน 4,177 คัน ตามลำดับ

ตารางที่ 17 ปริมาณการจำหน่ายในประเทศอินโดนีเซียจำแนกตามประเภท พ.ศ. 2549-2553

						(หน่วย:คัน)
ประเภท	2549	2550	2551	2552	2553	ร้อยละการขยายตัว
รถยนต์นั่ง						
- Sedan	17,565	27,381	34,300	22,100	33,128	50
- MPV & SUV						
4x2						
ไม่เกิน 1,500 cc	136,793	194,422	279,051	257,507	389,712	51
1,600-2,500 cc	62,205	87,527	105,822	74,652	111,874	50
มากกว่า 2,500 cc	4,638	3,784	3,917	2,894	2,924	1

ตารางที่ 17 (ต่อ)

(หน่วย:คัน)

ประเภท	2549	2550	2551	2552	2553	ร้อยละการ ขยายตัว
รวม 4x2	203,636	285,733	388,790	335,053	504,510	51
รวม 4x4	1,188	1,655	2,177	2,214	3,837	73
รวม รถยนต์นั่ง	222,389	314,769	425,267	359,367	541,475	51
รถยนต์เพื่อการ พาณิชย์						
- รถกระบะ4 ประตู	5,416	8,314	13,899	9,969	14,404	44
- รถกระบะ2 ประตู	51,583	55,706	80,099	55,373	104,263	88
- รถโดยสาร	1,561	1,700	2,861	2,469	4,177	69
รวม รถยนต์เพื่อ การพาณิชย์	96,517	118,572	178,507	124,181	223,235	80
รวม	318,906	433,341	603,774	483,548	764,710	58

ที่มา: THE ASSOCIATION OF INDONESIA AUTOMOTIVE INDUSTRIES (2553)

การส่งออก การนำเข้ารถยนต์ของประเทศอินโดนีเซีย

มูลค่าการส่งออกรถยนต์ของอินโดนีเซียในช่วงปี พ.ศ. 2550 -2553 จากตารางที่ 18 จะเห็นว่ามูลค่าการส่งออกรถยนต์รวม ในปี พ.ศ. 2550 มีมูลค่าการส่งออก 86,9236,394 เหรียญสหรัฐ และเพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2553 ซึ่งมีมูลค่าการส่งออก 1,100,732,220 เหรียญสหรัฐ ส่วนรถยนต์ที่มีมูลค่าการส่งออกมากที่สุดคือ รถยนต์นั่ง และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ ตามลำดับ

ถ้าพิจารณาประเทศที่อินโดนีเซียส่งออกรถยนต์นั่งมากที่สุดในปี พ.ศ. 2553 คือ ประเทศซาอุดีอาระเบีย ซึ่งมีมูลค่าการส่งออกจำนวน 233,188,555 เหรียญสหรัฐ รองลงมาคือประเทศไทย มีมูลค่าการส่งออกจำนวน 181,003,586 เหรียญสหรัฐ และ ประเทศฟิลิปปินส์ มีมูลค่าการส่งออก

จำนวน 132,717,490 เหรียญสหรัฐ ตามลำดับ (ตารางที่ 19) ส่วนประเทศที่อื่น โดนีเซียส่งออกรถยนต์เพื่อการพาณิชย์มากที่สุด ในปี พ.ศ. 2553 คือ ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งมีมูลค่าการส่งออกจำนวน 28,244,478 เหรียญสหรัฐ รองลงมาคือประเทศซาอุดีอาระเบีย ซึ่งมีมูลค่าการส่งออกจำนวน 17,098,237 เหรียญสหรัฐ และ ประเทศติมอร์ตะวันออก มีมูลค่าการส่งออกจำนวน 7,708,678 เหรียญสหรัฐ ตามลำดับ (ตารางที่ 20)

ตารางที่ 18 มูลค่าการส่งออกรถยนต์ในประเทศอินโดนีเซียจำแนกตามประเภท พ.ศ. 2550-2553

(หน่วย:เหรียญสหรัฐ)

ประเภท	2550	2551	2552	2553
รถยนต์นั่ง	839,200,890	1,234,370,661	628,844,834	1,026,876,568
รถยนต์เพื่อการพาณิชย์	30,035,504	81,846,769	49,274,207	73,855,652
รวม	86,9236,394	1,316,217,430	678,119,041	1,100,732,220

ที่มา: ศูนย์สารสนเทศยานยนต์ (2554)

ตารางที่ 19 ประเทศที่อื่น โดนีเซียส่งออกรถยนต์นั่งมากที่สุด 5 อันดับแรก พ.ศ. 2550-2553

ประเทศ	มูลค่าการส่งออก (เหรียญสหรัฐ)			
	2550	2551	2552	2553
ซาอุดีอาระเบีย	196,332,778	268,083,615	115,852,518	233,188,555
ไทย	40,878,432	107,566,718	59,360,474	181,003,586
ฟิลิปปินส์	84,955,742	103,469,365	98,162,822	132,717,490
ญี่ปุ่น	3,883,895	98,986,268	73,798,447	96,204,816
มาเลเซีย	84,463,217	161,162,400	70,454,904	83,639,422

ที่มา: ศูนย์สารสนเทศยานยนต์ (2554)

ตารางที่ 20 ประเทศที่อินโดนีเซียส่งออกรถยนต์เพื่อการพาณิชย์มากที่สุด 5 อันดับแรก พ.ศ. 2550-2553

ประเทศ	มูลค่าการส่งออก (เหรียญสหรัฐ)			
	2550	2551	2552	2553
ญี่ปุ่น	2,714,659	25,736,975	19,352,205	28,244,478
ซาอุดีอาระเบีย	0	15,000	7,125,218	17,098,237
ติมอร์ตะวันออก	0	1,724,148	5,905,324	7,708,678
สิงคโปร์	7,074,258	5,115,948	764,027	5,782,680
แอฟริกาใต้	0	2,887,155	2,287,788	4,647,949

ที่มา: ศูนย์สารสนเทศยานยนต์ (2554)

มูลค่าการนำเข้ารถยนต์ของอินโดนีเซียในช่วงปี พ.ศ. 2550 -2553 จากตารางที่ 21 จะเห็นว่ามูลค่าการนำเข้ารถยนต์รวมเพิ่มขึ้น จากปี พ.ศ. 2550 มีมูลค่าการส่งออก 1,473,456,648 เหรียญสหรัฐ และเพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2553 ซึ่งมีมูลค่าการส่งออก 2,796,165,746 เหรียญสหรัฐ ส่วนรถยนต์ที่มีมูลค่าการนำเข้ามากที่สุดคือ รถยนต์นั่ง และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ ตามลำดับ

ถ้าพิจารณาประเทศที่อินโดนีเซียนำเข้ารถยนต์นั่งมากที่สุดในปี พ.ศ. 2553 คือ ประเทศไทย ซึ่งมีมูลค่าการนำเข้าจำนวน 880,652,105 เหรียญสหรัฐ รองลงมาคือญี่ปุ่น มีมูลค่าการนำเข้าจำนวน 283,249,406 เหรียญสหรัฐ และ ประเทศเยอรมัน มีมูลค่าการนำเข้าจำนวน 76,637,992 เหรียญสหรัฐ ตามลำดับ (ตารางที่ 22) ส่วนประเทศที่อินโดนีเซียนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์มากที่สุด ในปี พ.ศ. 2553 คือ ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งมีมูลค่าการนำเข้าจำนวน 538,303,456 เหรียญสหรัฐ รองลงมาคือประเทศไทย ซึ่งมีมูลค่าการนำเข้าจำนวน 147,699,004 เหรียญสหรัฐ และ ประเทศอินเดีย มีมูลค่าการนำเข้าจำนวน 145,282,223 เหรียญสหรัฐ ตามลำดับ (ตารางที่ 23)

ตารางที่ 21 มูลค่าการนำเข้ารถยนต์ในประเทศอินโดนีเซียจำแนกตามประเภท พ.ศ. 2550-2553

(หน่วย:เหรียญสหรัฐ)

ประเภท	2550	2551	2552	2553
รถยนต์นั่ง	782,285,620	1,150,444,289	655,831,636	1,406,245,274
รถยนต์เพื่อการพาณิชย์	691,171,028	1,850,199,581	772,933,373	1,389,920,472
รวม	1,473,456,648	3,000,643,870	1,428,765,009	2,796,165,746

ที่มา: ศูนย์สารสนเทศยานยนต์ (2554)

ตารางที่ 22 ประเทศที่อินโดนีเซียนำเข้ารถยนต์นั่งมากที่สุด 5 อันดับแรก พ.ศ. 2550-2553

ประเทศ	มูลค่าการส่งออก (เหรียญสหรัฐ)			
	2550	2551	2552	2553
ไทย	432,530,954	668,579,531	393,122,893	880,652,105
ญี่ปุ่น	228,715,967	306,215,685	147,916,403	283,249,406
เยอรมัน	76,637,992	41,966,181	42,840,701	76,637,992
อินเดีย	25,416,314	22,111,899	10,338,667	51,283,691
เกาหลีใต้	84,463,217	10,079,785	6,094,257	38,602,026

ที่มา: ศูนย์สารสนเทศยานยนต์ (2554)

ตารางที่ 23 ประเทศที่อินโดนีเซียนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์มากที่สุด 5 อันดับแรก พ.ศ. 2550-2553

ประเทศ	มูลค่าการส่งออก (เหรียญสหรัฐ)			
	2550	2551	2552	2553
ญี่ปุ่น	347,965,583	866,855,179	190,962,251	538,303,456
ไทย	306,756,861	156,357,733	326,294,038	147,699,004
อินเดีย	34,554,934	76,269,254	81,371,864	145,282,223
สวีเดน	32,792,666	55,976,607	59,416,524	94,314,388
อังกฤษ	27,621,257	86,783,504	22,590,083	61,741,346

ที่มา: ศูนย์สารสนเทศยานยนต์ (2554)

แนวโน้มการเติบโตของตลาดรถยนต์

อินโดนีเซียยังมีโอกาสในการเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์อีกมาก ด้วยจำนวนประชากรที่มีมากกว่า 200 ล้านคน และปัจจุบันรายได้ต่อหัวประชากรของอินโดนีเซียประมาณ 2,500 เหรียญสหรัฐ ต่อปี หรือประมาณ 75,000 บาทต่อปี เท่านั้น และมีอัตราการครอบครองรถยนต์ปี พ.ศ. 2553 ที่ 38 คนต่อคัน ซึ่งน้อยกว่าอัตราการครอบครองเฉลี่ยของโลกอยู่มาก จึงถือว่ามีโอกาสในการเติบโต ซึ่งสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์อินโดนีเซีย ได้มีการพยากรณ์แนวโน้มการเติบโตของตลาดในปี พ.ศ. 2558 ปี 2563 และ ปี 2568 โดยคาดว่าจะมีอัตราการเติบโตร้อยละ 60 ต่อ 5 ปี หรือ อัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 12 ต่อปี ซึ่งแบ่งเป็นการผลิตเพื่อขายในประเทศ ประมาณร้อยละ 85 และการผลิตเพื่อส่งออก ร้อยละ 15 (สถาบันยานยนต์, 2554)

นโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์

นโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ มีเป้าหมายในระยะสั้น และระยะยาว โดยมีแผนการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ ดังนี้

1. เป้าหมายระยะสั้น (พ.ศ. 2548-2552)

- 1.1 เพิ่มการผลิตรถยนต์เป็น 750,000 คัน/ปี (ขาย : ส่งออก = 90:10)
- 1.2 เพิ่มการส่งออกรถยนต์ร้อยละ 10 ต่อปี
- 1.3 เพิ่มการผลิตจักรยานยนต์เป็น 5 ล้านคัน/ปี เพิ่มการส่งออกร้อยละ 10 ต่อปี
- 1.4 เพิ่มกำลังการผลิตชิ้นส่วนโดยให้มีการใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 80 ที่เป็นที่ต้องการของตลาดโลกสำหรับรถยนต์ และมี In-house engineering ของชิ้นส่วนจักรยานยนต์

2. เป้าหมายระยะยาว (พ.ศ. 2553-2568)

- 2.1 ปรับปรุงกำลังการผลิตสำหรับขายในประเทศให้เป็นยานยนต์ที่มีการออกแบบและวิศวกรรม
- 2.2 ปรับปรุงกำลังการผลิตของรถยนต์ส่งออกให้มีการออกแบบและวิศวกรรมที่เป็นที่ต้องการของตลาดโลก

3. กลยุทธ์

ด้านการผลิต : พัฒนากิจการการผลิตเพื่อการพาณิชย์รถยนต์นั่งขนาดเล็ก และจักรยานยนต์ ให้มีความชำนาญและการผลิตชิ้นส่วนที่ใช้เทคโนโลยี

ด้านเทคโนโลยี : พัฒนาการผลิตทั้งรถยนต์และจักรยานยนต์ให้มีการออกแบบอย่างครอบคลุมการผลิตทั้งกระบวนการ

4. แผนการดำเนินงานระยะสั้น (พ.ศ. 2548-2552)

- 4.1 เพิ่มการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนระดับ 2 tier และ 3 tier
- 4.2 ปรับปรุงการใช้ชิ้นส่วนในการผลิตสินค้าหลักและสินค้าที่ใช้เทคโนโลยี
- 4.3 ปรับปรุงผลิตผลและคุณภาพของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนและยานยนต์
- 4.4 ปรับปรุงกำลังการผลิตของผู้ประกอบการขนาดกลางและเล็กและผู้ประกอบการยนต์โดยเพิ่มความเชื่อมโยงของอุตสาหกรรม

5. แผนการดำเนินงานระยะยาว (พ.ศ. 2553-2568)

- 5.1 พัฒนาศูนย์การวิจัยและพัฒนาสำหรับยานยนต์
- 5.2 เพิ่มความร่วมมือกับอุตสาหกรรมที่เป็นวัตถุดิบการผลิตและมหาวิทยาลัย
- 5.3 เพิ่มความร่วมมือกับอุตสาหกรรมยานยนต์หลักของโลก
- 5.4 ใช้เครือข่ายการตลาดของโลกสำหรับชิ้นส่วนยานยนต์

6. องค์ประกอบสนับสนุน

- 6.1 การปรับปรุงด้านเทคโนโลยี
 - ด้านรถจักรยานยนต์
 - 6.1.1 การพัฒนาอย่างรวดเร็วในการผลิต การออกแบบ และวิศวกรรม (2010-2015)
 - 6.1.2 ความได้เปรียบของอุตสาหกรรมและยกระดับการใช้เทคโนโลยี(2016-2025)
- 6.2 ด้านรถยนต์
 - 6.2.1 เริ่มการออกแบบและวิศวกรรมของชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ(2004-2009)
 - 6.2.2 การพัฒนาอย่างรวดเร็วของอุตสาหกรรมและยกระดับเทคโนโลยี(2010-2015) อย่างเต็มที่(2016-2025)

7. ทรัพยากรบุคคล

- 7.1 ปรับปรุงขีดความสามารถของทรัพยากรมนุษย์ใช้มีความชำนาญในการผลิตและผลิตภัณฑ์ (การพัฒนาเทคโนโลยี)
- 7.2 ปรับปรุงกำลังการผลิตของทรัพยากรมนุษย์ในสาขาการจัดการและวิศวกรรม

8. สาธารณูปโภคพื้นฐาน

- 8.1 Hamonize พิกัดศุลกากรและภาษี
- 8.2 ลดภาษีสำหรับการลงทุนใหม่และขยายการลงทุน
- 8.3 จัดตั้งอำนวยความสะดวกและยกเว้นภาษีสำหรับกิจกรรมการพัฒนา ทรัพยากรมนุษย์และการวิจัยและพัฒนา
- 8.4 พัฒนาศูนย์วิจัยและพัฒนาสำหรับยานยนต์
- 8.5 ปรับปรุงกำลังการผลิตสำหรับการทดสอบเพื่อการออกไปรับรอง

8.6 ปรับปรุงท่าเรือสำหรับการนำเข้า-ส่งออกยานยนต์

9. การตลาด

- 9.1 เพิ่มการส่งออกในประเทศอาเซียน
- 9.2 เพิ่มความร่วมมือกับ Supplier
- 9.3 พัฒนาเครือข่ายการตลาดของโลก สินค้ายานยนต์
- 9.4 พัฒนาตลาดชิ้นส่วนยานยนต์

นโยบายการส่งเสริมการลงทุน

หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการลงทุนคือ Investment Coordinating Board หรือ Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) ขึ้นตรงต่อประธานาธิบดี แต่งตั้งและถอดถอนโดยประธานาธิบดี ทำหน้าที่รับผิดชอบด้านการลงทุนตั้งแต่การเสนอแนะ ดำเนินนโยบาย และส่งเสริมการลงทุน รวมทั้งให้บริการในลักษณะ One-stop Services การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในด้านการลงทุน คือ การที่รัฐสภาอินโดนีเซียได้ผ่านกฎหมายเกี่ยวกับการลงทุนคือ

1. Law of the Republic of Indonesia Number 25 of 2007 Concerning Investments”

เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2007 และประกาศใช้เป็นกฎหมายเมื่อ 26 เมษายน 2007 กฎหมายฉบับนี้มีการกำหนดนิยามของการลงทุนที่ชัดเจนและเป็นสากลครอบคลุมทั้งการลงทุนของคนในประเทศและต่างชาติ แม้การเข้ามาลงทุนของต่างชาติบางกิจการมีเงื่อนไขที่แตกต่างจากท้องถิ่น แต่เมื่อเข้ามาลงทุนแล้วจะได้รับการปฏิบัติที่เท่าเทียมกันภายใต้กฎหมายฉบับนี้ ต่างจากในอดีตที่มีการแยกการลงทุนของต่างชาติและท้องถิ่นออกจากกันภายใต้กฎหมายคนละฉบับ นอกจากนี้กฎหมายใหม่ยังระบุว่าจะไม่มีการยึดกิจการเป็นของรัฐ ยกเว้นกฎหมายให้อำนาจซึ่งหากเกิดกรณีเช่นนั้นรัฐบาลจะชดเชยให้ในราคาตลาด และหากตกลงกันไม่ได้หรือเกิดกรณีพิพาทระหว่างรัฐและเอกชน ซึ่งเคยเป็นปัญหาสำคัญในอดีต จะใช้วิธีตั้งอนุญาโตตุลาการจากประเทศที่เป็นที่ยอมรับของกลุ่ม ต่างจากในอดีตที่ต้องขึ้นศาลอินโดนีเซียเท่านั้น

2. Regulation of the President of the Republic of Indonesia Number 77 of 2007”

โดยประกาศประธานาธิบดี ฉบับที่ 111/2007 ลงวันที่ 27 ธันวาคม 2007 ระบุชัดเจนถึงกิจการที่มีเงื่อนไขในการลงทุน (Investment Negative List) ที่ห้ามลงทุนหรือมีเงื่อนไขบางประการ ส่วนกิจการอื่นๆ นอกเหนือจากที่ระบุสามารถลงทุนได้อย่างเสรี (สถาบันยานยนต์, 2554)

จากสาระสำคัญของกฎหมายทั้ง 2 ฉบับนั้น ส่งผลให้การลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ของอินโดนีเซียมีข้อจำกัด และเงื่อนไขในการลงทุนสำหรับกิจการต่างๆ ดังนี้

ตารางที่ 24 กิจการเกี่ยวกับกิจกรรมการผลิตยานยนต์ที่มีเงื่อนไขการลงทุนในอินโดนีเซีย

กิจการ	ข้อจำกัด/เงื่อนไข
1. การซ่อมบำรุงรถจักรยานยนต์โดยไม่รวมตัวแทนขายและศูนย์บริการของบริษัทผู้ผลิต	- กิจการที่สงวนไว้สำหรับผู้ประกอบการ SME
2. การผลิตชิ้นส่วน ปัมป์, คอมเพรสเซอร์, อุปกรณ์ยานยนต์ 2 ล้อและ 3 ล้อ รวมถึงชิ้นส่วนจักรยานและรถสามล้อถีบยานยนต์	- กิจการที่ต้องลงทุนในรูปแบบหุ้นส่วน (Partnership)

ที่มา: Indonesian Investment Coordinating Board

สิทธิประโยชน์ในการลงทุน

ข้อมูลจากสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงจาการ์ตา กรมส่งเสริมการค้าส่งออกได้สรุปสาระสำคัญของสิทธิประโยชน์ในการลงทุนในอินโดนีเซีย ดังนี้

1. โครงการลงทุนทั้งของนักลงทุนในประเทศ และนักลงทุนต่างชาติที่ได้รับความเห็นชอบจาก BKPM หรือสำนักงานตัวแทนของภูมิภาค จะได้รับการลดหย่อนอากรขาเข้า จนอัตราภาษีขั้นสุดท้ายเป็นร้อยละ 5 สำหรับกรณีที่อากรขาเข้าที่กำหนดอยู่ใน Indonesian Customs Tariff Book อยู่ที่ร้อยละ 5 หรือต่ำกว่า

2. การผลิตเพื่อส่งออก ผู้ลงทุนจะได้รับสิทธิประโยชน์ ดังนี้

- การคืนอากร (Drawback) สำหรับการนำเข้าสินค้าและวัตถุดิบเพื่อนำมาผลิตเป็นสินค้าสำเร็จรูปส่งออก
- การยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม หรือภาษีการค้าสำหรับสินค้าฟุ่มเฟือยที่ซื้อในประเทศ เพื่อนำมาใช้ในการผลิตสินค้าเพื่อส่งออก
- สามารถนำเข้าวัตถุดิบได้อย่างเสรีในการผลิตสินค้าเพื่อส่งออก โดยไม่ต้องคำนึงว่าสินค้านั้นมีจำหน่ายภายในประเทศหรือไม่

3. กิจการที่ตั้งอยู่ในพื้นที่เขต Bonded Zone จะได้รับสิทธิประโยชน์ ดังนี้

- ยกเว้นอากรขาเข้า ภาษีสรรพสามิต ภาษีเงินได้ และภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับสินค้าฟุ่มเฟือยในการนำเข้าสินค้าทุน และเครื่องมือต่างๆ รวมทั้งวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตสินค้า
- อนุญาตให้จำหน่ายสินค้าในประเทศได้ (โดยผ่านกระบวนการนำเข้ามาปกติ) ได้ถึงร้อยละ 50 ของมูลค่าส่งออก หรือร้อยละ 100 ของการส่งออกสินค้าอื่นที่ไม่ใช่สินค้าสำเร็จรูป
- อนุญาตให้จำหน่ายเศษหรือของเหลือจากการผลิต (Scrap or Waste) เท่าที่ยังมีส่วนประกอบของวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตเกินกว่าร้อยละ 5
- สามารถนำเครื่องมือเครื่องจักรของบริษัท ไปให้ผู้รับเหมาช่วง (Subcontractors) ยืมไปใช้นอก Bonded Zone ได้ภายในเวลาไม่เกิน 2 ปี เพื่อนำไปผลิตตามกระบวนการต่อไป
- ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีการค้าสำหรับสินค้าฟุ่มเฟือยในการส่งสินค้าเพื่อการผลิตต่อ จาก Bonded Zone ไปยังผู้รับเหมาช่วงของบริษัท หรือในทางกลับกันระหว่างบริษัทดังกล่าวในเขตพื้นที่

4. กรณีลงทุนในพื้นที่ Integrated Economic Development Zones (KAPETS) ภูมิภาคที่กำหนด (Certain Regions) อาทิ ภาคตะวันออกหรือในพื้นที่ห่างไกล ซึ่งรัฐบาลเป็นผู้จัดตั้งขึ้นมา หรือเป็นอุตสาหกรรมบุกเบิกใหม่ (Pioneer Industries) จะมีการให้สิทธิพิเศษทางภาษีเพิ่มเติม (ແລ້ວແຕ່ປະເພດຂອງອຸດສາຫະກຳຕາມນະໂຍບາຍຂອງທ້ອງຖິ່ນນັ້ນ)

เขตการค้าเสรีอาเซียน

เขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Agreement : AFTA) ได้ถูกจัดทำขึ้นในประชุมสุดยอดอาเซียนครั้งที่ 4 ในเดือนมกราคม 2535 ณ ประเทศสิงคโปร์ โดยที่ประชุมมีมติเห็นชอบกับข้อเสนอของ ฯพณฯ นายอานันท์ ปันยารชุน นายกรัฐมนตรีของไทยในขณะนั้น ที่ได้เสนอแนวทางการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจของอาเซียน ด้วยการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียนและได้มีการจัดทำความตกลงแม่บทว่าด้วยการส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจของอาเซียน (Framework Agreement on Enhancing ASEAN Economic Cooperation ค.ศ. 1992) ตกลงในหลักการเพื่อลดอัตราภาษีศุลกากรสำหรับสินค้า อุตสาหกรรม และสินค้าเกษตรแปรรูปที่ค้าขายระหว่างกันให้มีอัตราภาษีต่ำสุด โดยใช้ข้อตกลงว่าด้วยอัตราศุลกากรพิเศษที่เท่ากัน (Common Effective Preferential Tariff - CEPT) เป็นกลไกในการดำเนินการ (กระทรวงการต่างประเทศ, 2546)

เขตการค้าเสรีอาเซียน มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอาเซียนในฐานะที่เป็นฐานการผลิตที่สำคัญเพื่อป้อนสินค้าสู่ตลาดโลก โดยการเปิดเสรีด้านการค้าและการลดภาษีและอุปสรรคข้อกีดขวางทางการค้าที่มีใช้ภายในภูมิภาค รวมทั้งการปรับเปลี่ยนโครงสร้างด้านภาษีศุลกากรที่จะเอื้ออำนวยต่อการค้าเสรี โดยผ่านกลไกในการดำเนินการลดภาษี เรียกว่า **CEPT (Common Effective Preferential Tariff Scheme)** กำหนดให้ประเทศสมาชิกให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีศุลกากรแก่กันในลักษณะต่างตอบแทน กล่าวคือ การที่จะได้สิทธิประโยชน์จากการลดภาษีของประเทศอื่น สำหรับสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่ง ประเทศสมาชิคนั้นจะต้องประกาศลดภาษีสำหรับสินค้าชนิดเดียวกันด้วย ทั้งนี้ CEPT ได้กำหนดให้สินค้าที่ได้รับประโยชน์จากการลดภาษีจะต้องมีสัดส่วนมูลค่าที่เกิดขึ้นในอาเซียน (**ASEAN Local Content**) อย่างน้อยร้อยละ 40

ตกลงให้ใช้อัตราภาษีพิเศษที่เท่ากัน (CEPT) โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

1. สินค้าที่ลดภาษี แบ่งออกเป็น 2 กลุ่มได้ดังนี้

1.1 กลุ่มสินค้าที่เร่งลดภาษี (Fast Track) กำหนดให้เร่งลดภาษีร้อยละ 20 ก่อนมี 15 กลุ่ม ได้แก่ ซีเมนต์ ปูน ผลิตภัณฑ์หนัง เชื้อกระดาษา สิ่งทอ อัญมณีและเครื่องประดับ เครื่องอิเล็กทรอนิกส์ เฟอร์นิเจอร์ไม้และหวาย น้ำมันพืช เคมีภัณฑ์ พลาสติก ผลิตภัณฑ์ยาง ผลิตภัณฑ์แก้วและเซรามิก และแคโทดที่ทำจากทองแดง

1.2 กลุ่มสินค้าที่ลดภาษีทั่วไป (Normal Track) ได้แก่ สินค้าที่จะลดหย่อนภาษี นอกเหนือจากสินค้า 15 กลุ่มดังกล่าวข้างต้น

2. ระยะเวลาการลดภาษี

2.1 กลุ่มสินค้าที่เร่งลดภาษี (Fast Track) โดยมีระยะเวลาการลดภาษีคือ สินค้าที่มี อัตราสูงกว่าร้อยละ 20 ให้ลดลงเหลือร้อยละ 0-5 ภายในปี พ.ศ. 2543 และสำหรับสินค้าที่มีอัตรา ภาษีร้อยละ 20 หรือต่ำกว่าให้ลดลงเหลือร้อยละ 0-5 ภายในปี พ.ศ. 2541 และจะต้องปรับลดภาษี สุลกากรลงเหลือร้อยละ 0 ทุกรายการ ภายในปี 2553 สำหรับประเทศสมาชิกเดิม 6 ประเทศ และ ภายในปี 2558 สำหรับประเทศสมาชิกใหม่ ขณะนี้มีสินค้าใน Fast Track รวม 15,381 รายการ

2.2 กลุ่มสินค้าที่ลดภาษีในระยะเวลาปกติ (Normal Track) โดยมีระยะเวลาการลด ภาษีคือสินค้าที่มีอัตราสูงกว่าร้อยละ 20 ให้ลดเหลือร้อยละ 0-5 ภายในปี พ.ศ. 2546 และสำหรับ สินค้าที่มีอัตราภาษีในระดับร้อยละ 20 หรือต่ำกว่าให้ลดลงเหลือร้อยละ 0-5 ภายในปี พ.ศ. 2543 และจะต้องปรับลดภาษีสุลกากรลงเหลือร้อยละ 0 ทุกรายการ ภายในปี 2553 สำหรับประเทศ สมาชิกเดิม 6 ประเทศ และภายในปี 2558 สำหรับประเทศสมาชิกใหม่ โดยในขณะนี้สินค้ารวมใน Normal Track ประมาณ 32,108 รายการภายใต้ความตกลง CEPT มีสินค้าบางกลุ่มที่ได้รับการต่อ เวลาในการลดภาษีและได้รับการยกเว้นภาษี ดังนี้

ข้อยกเว้นทั่วไป (General Exclusion List) สินค้าที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงของชาติ ศีลธรรมและจริยธรรมของสังคมชีวิตและสุขภาพอนามัยของประชาชน ทรัพย์สินมีค่าทาง ประวัติศาสตร์ สัตว์และพืช สัตว์ป่าคุ้มครอง จะได้รับการยกเว้นจากการลดภาษี

รายการสินค้าที่ขอยกเว้นภาษีชั่วคราว (Temporary Exclusion List - TEL) โดยให้ ทยอยนารายการสินค้าเหล่านี้มาไว้ในตารางการลดภาษีของ AFTA ปีละ ร้อยละ 20 ให้เสร็จสิ้น ภายใน 5 ปี โดยเริ่มลดภาษีสินค้างวดแรกตั้งแต่ 1 มกราคม พ.ศ. 2538 และงวดสุดท้ายในปี 2543 (ค.ศ. 2000) โดยสินค้าจะต้องมีภาษีเหลือที่อัตราร้อยละ 0-5 ในปี 2546 ทั้งนี้ บางประเทศสมาชิกไม่ สามารถนำสินค้า TEL งวดสุดท้ายมาลดภาษีได้ตามกำหนดในปี 2543 (ค.ศ. 2000) ซึ่งจะต้องมีการหารือเพื่อจัดทำแนวทางการชะลอการลดภาษีต่อไป

สินค้าเกษตรไม่แปรรูปประเภทอ่อนไหวปกติ (Sensitive List) จะต้องนำมาเริ่มลดภาษีในปี 2544-2546 เพื่อให้เหลือภาษีที่อัตราร้อยละ 0-5 ในปี 2553 และเริ่มลดภาษีสินค้าเกษตรไม่แปรรูปประเภทอ่อนไหวสูง (Highly Sensitive List) ได้แก่ ข้าว ในปี 2544-2548 สิ้นสุดในปี 2553

3. การยกเลิกข้อกีดกันทางการค้า สินค้าที่ลดภาษีแล้วจะไม่ถูกกีดกันทางการค้าจากมาตรการต่าง ๆ ดังนี้

3.1 การจำกัดปริมาณนำเข้า-ส่งออก (Quantitative Restrictions : QRs) เช่น โควต้า หรือ ใบอนุญาตนำเข้า-ส่งออก เป็นต้น

3.2 มาตรการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี (Non-Tariff Barriers : NTBs) เช่น การเก็บค่าธรรมเนียมนำเข้า-ส่งออก การกำหนดเงื่อนไขเฉพาะสำหรับสินค้าประเภทต่างๆ ก่อนอนุญาตนำเข้า เป็นต้น

3.3 มาตรการจำกัดการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (Foreign Exchange Restrictions)

4. คุณสมบัติของสินค้าส่งออกที่จะได้รับสิทธิลดภาษี CEPT

4.1 เป็นสินค้าที่อยู่ในบัญชีรายการลดภาษีของประเทศสมาชิกอาเซียนผู้นำเข้า (ไม่จำเป็นต้องเป็นรายการเดียวกันในทุกประเทศสมาชิกอาเซียน)

4.2 มีคุณสมบัติถูกต้องตามหลักเกณฑ์แหล่งกำเนิดสินค้า คือ จะต้องมีส่วนของวัตถุดิบและต้นทุนในประเทศสมาชิก (ASEAN Content) ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 40 เทียบกับราคา FOB ของสินค้าส่งออก

4.3 จะต้องใช้หลักเกณฑ์การขนส่งโดยตรงภายใต้ข้อตกลง CEPT มีหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า แบบ D (Form D) ที่กรมการค้าต่างประเทศออกไปแสดงต่อศุลกากรของประเทศอาเซียนผู้นำเข้า

5. การเข้าเป็นภาคีความตกลง CEPT for AFTA ของประเทศสมาชิกใหม่อาเซียน

5.1 เวียดนาม เข้าเป็นสมาชิกอาเซียนเมื่อปี กรกฎาคม 2538 โดยเวียดนามได้รับการต่อเวลาในการดำเนินการตามพันธกรณี CEPT for AFTA เป็นเวลา 3 ปี หลังจากประเทศสมาชิกอาเซียนดั้งเดิม โดยมีกำหนดต้องเริ่มลดภาษีสินค้าใน Inclusion List ในปี 2539 และลดลงเหลือที่อัตราร้อยละ 0-5 ในปี 2549 และเริ่มลดภาษีสินค้าเกษตรไม่แปรรูปประเภทอ่อนไหว (Sensitive List) ในปี 2547 ให้เหลือภาษีที่อัตราร้อยละ 0-5 ในปี 2556 (กระทรวงการต่างประเทศ, 2546)

5.2 ลาวและพม่า ได้เข้าเป็นสมาชิกอาเซียนเมื่อ 23 กรกฎาคม 2540 และภายใต้กรอบความตกลง CEPT for AFTA ลาวและพม่ามีกำหนดจะต้องเริ่มลดภาษีสินค้าใน Inclusion List ในปี 2541 และลดภาษีให้เหลือร้อยละ 0-5 ในปี 2551 และเริ่มลดภาษีสินค้าเกษตรไม่แปรรูปประเภทอ่อนไหว (Sensitive List) ในปี 2546 ให้เหลือภาษีที่อัตราร้อยละ 0-5 ในปี 2558 กล่าวคือ ลาวและพม่าได้รับการต่อเวลาในการดำเนินการตามพันธกรณีของ CEPT เป็นเวลา 5 ปี หลังจากอาเซียนดั้งเดิม (กระทรวงการต่างประเทศ, 2546)

5.3 กัมพูชา เข้าเป็นสมาชิกอาเซียนเมื่อวันที่ 30 เมษายน 2542 โดยกัมพูชาได้รับการต่อเวลาในการดำเนินการตามพันธกรณี CEPT เป็นเวลา 7 ปี หลังจากประเทศอาเซียนดั้งเดิม กล่าวคือ กัมพูชามีกำหนดต้องเริ่มลดภาษีสินค้าใน Inclusion List ในปี 2543 และลดลงเหลือที่อัตราร้อยละ 0-5 ในปี 2553 และเริ่มลดภาษีสินค้าเกษตรไม่แปรรูปประเภทอ่อนไหว (Sensitive List) ในปี 2551 ให้เหลือภาษีที่อัตราร้อยละ 0-5 ในปี 2560 (กระทรวงการต่างประเทศ, 2546)

สรุปข้อมูลผูกพันทางภาษีของอาเซียนเดิม (6 ประเทศ)

- 1. บัญชีลดภาษี (Inclusion List: IL)** รายการสินค้าที่นำมาทยอยลดภาษีให้เหลือร้อยละ 0-5 ในปี 2546 และลดเหลือร้อยละ 0 ในปี 2553
- 2. บัญชีอ่อนไหว (Sensitive List: SL) และบัญชีอ่อนไหวสูง (Highly Sensitive List: HSL)** คือบัญชีสินค้าที่ประเทศสมาชิกจะไม่ลดภาษีเป็นร้อยละ 0 เพื่อปกป้องเกษตรกรภายในประเทศตนเอง เช่น กาแฟ ข้าว น้ำตาล เป็นต้น
- 3. บัญชียกเว้นทั่วไป (General Exception List: GE)** รายการสินค้าที่ไม่ต้องนำมาลดภาษี

หมายเหตุ:

- กลุ่มประเทศอาเซียนเดิม 6 ประเทศ ประกอบด้วย บรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ และไทย

- กลุ่มประเทศอาเซียนใหม่ ประกอบด้วย ประเทศ เวียดนาม ลาว พม่า และกัมพูชา

สรุปข้อผูกพันทางภาษีของอาเซียนใหม่ (4 ประเทศ)

1. **บัญชีลดภาษี (Inclusion List: IL)** รายการสินค้าที่นำมาทยอยลดภาษีให้เหลือร้อยละ 0-5 โดยมีกำหนดเวลาสำหรับแต่ละประเทศ ดังนี้

- เวียดนาม ลดเหลือร้อยละ 0-5 ภายในปี 2549
- ลาวและพม่า ลดเหลือร้อยละ 0-5 ภายในปี 2551
- กัมพูชา ลดเหลือร้อยละ 0-5 ภายในปี 2553

ทั้งนี้ ลาว พม่า เวียดนาม และกัมพูชาจะลดภาษีเหลือร้อยละ 0 ในปี 2558

2. **บัญชีอ่อนไหว (Sensitive List: SL)** รายการสินค้าที่นำมาลดภาษีช้าที่สุด โดยเวียดนามจะทยอยภาษีในปี 2547 และให้เหลืออัตราร้อยละ 0 ในปี 2556 ลาวและพม่าจะเริ่มจากปี 2549 และจะลดเหลือร้อยละ 0 ในปี 2558 กัมพูชาจะเริ่มทยอยลดภาษีในปี 2551 และ จะเหลือร้อยละ 0 ในปี 2560

3. **บัญชียกเว้นทั่วไป (General Exception List: GE)** รายการสินค้าที่ไม่ต้องนำมาลดภาษี (กระทรวงการต่างประเทศ, 2546)

ตารางที่ 25 สรุปการลดภาษีของประเทศสมาชิกอาเซียน

วันที่ 1 มกราคม 2553	สินค้าที่ยังไม่ลดภาษีร้อยละ 0 ในวันที่ 1 ม.ค. 2553
อาเซียนเดิม 6 ประเทศ ยืนยันการลดภาษีสินค้าในบัญชีลดภาษี (IL) ทุกรายการเป็น 0% ในวันที่ 1 ม.ค. 53	สินค้าอ่อนไหว (SL) และสินค้าอ่อนไหวสูง (HSL) ไทยไม่มีสินค้าในกลุ่ม HSL สำหรับประเทศที่มีสินค้า HSL มี 3 ประเทศ คือ มาเลเซีย อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์
อาเซียนใหม่ 4 ประเทศ (CLMV) ยืนยันการลดภาษีสินค้าในบัญชีลดภาษี (IL) ทุกรายการให้อยู่ที่ 0-5% ในวันที่ 1 ม.ค. 53 และจะเป็น 0% ทุกรายการในวันที่ 1 มกราคม 2558	สินค้าอ่อนไหว (SL) และสินค้าอ่อนไหวสูง (HSL)

ที่มา: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (2553)

ผลกระทบจากการเปิดเสรีการค้าภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียนต่อเศรษฐกิจของ
ไทย

1. **ผลกระทบในระยะสั้น :** อาจทำให้รัฐบาลสูญเสียรายได้ส่วนหนึ่งจากอัตราภาษ้นำเข้าที่ลดลงและทำให้อุตสาหกรรมที่มีความสามารถในการผลิตต่ำและไม่มีความสามารถในเชิงแข่งขันได้รับผลกระทบ อาทิ อุตสาหกรรมปิโตรเคมี ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่เพิ่มเริ่มก่อตั้ง อาจเสียเปรียบในการแข่งขันกับสิงคโปร์ซึ่งประกอบการมานานแล้ว นอกจากนี้ อุตสาหกรรมน้ำมันปาล์ม ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่ไทยเสียเปรียบด้านวัตถุดิบจะมีปัญหาการแข่งขันกับมาเลเซียและอินโดนีเซียรวมทั้งสินค้าสำเร็จรูปที่มีการลดภาษีใน AFTA แล้วแต่เป็นสินค้าที่ต้องอาศัยวัตถุดิบนำเข้าจากนอกอาเซียน ซึ่งไทยมีอัตราภาษ้นำเข้าในระดับสูง เช่น วัตถุดิบของเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ วัสดุสำหรับผลิตเฟอร์นิเจอร์ เป็นต้น

2. ผลประโยชน์ในระยะยาว จะส่งประโยชน์ต่อประเทศไทยดังนี้

2.1 การลดภาษีของอาเซียนจะทำให้สินค้าที่ไทยส่งออกไปอาเซียนมีราคาถูกและสามารถแข่งขันกับประเทศนอกกลุ่มได้

2.2 การลดภาษีของไทยจะทำให้มีการนำเข้าวัตถุดิบ และสินค้าสำเร็จรูปจากอาเซียนในราคาถูก ซึ่งจะมีผลต่อการลดต้นทุนการผลิต และเพิ่มขีดความสามารถในการส่งออก

2.3 ผู้บริโภคสามารถบริโภคสินค้าอุปโภค บริโภค ในราคาถูกลง

2.4 การขยายฐานตลาดจะทำให้อาเซียนเกิดการประหยัดต่อขนาด (Economics of scale) และได้รับประโยชน์จากหลักการได้เปรียบอันเป็นปัจจัยดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ

2.5 การแข่งขันกันภายในอาเซียนจะทำให้เกิดการปรับปรุงประสิทธิภาพและพัฒนาเทคโนโลยี

2.6 การขยายการนำเข้าและการส่งออกภายในอาเซียน จะทำให้ประเทศไทยลดการพึ่งพาการค้ากับกลุ่มอื่นลดลง

ผลกระทบของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยจากการเปิดเสรีการค้าภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน

ในส่วนของกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์นั้น ผลของการเปิดเสรีทางการค้าภายใต้กรอบความตกลงอาเซียน (AFTA) ได้มีการลดภาษีศุลกากรนำเข้ารถยนต์ซึ่งจากเดิมร้อยละ 5 เหลือ ร้อยละ 0 ในปี พ.ศ. 2553 จากตารางที่ 26 ทำให้มูลค่าการส่งออกรถยนต์จากไทยไปยังกลุ่มอาเซียน โดยพิจารณา จากตารางที่ 27 มีมูลค่าการส่งออกรถยนต์รวมในปีพ.ศ. 2552 ซึ่งยังไม่มีมีการลดภาษีนี้นั้นมีมูลค่าการส่งออก 60,414.50 ล้านบาท แต่เมื่อมีการลดภาษีแล้วในปี พ.ศ. 2553 มีมูลค่าการส่งออกเพิ่มขึ้นคือ 93,280.20 ล้านบาท โดยมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 54.40 ซึ่งรถยนต์ที่มีปริมาณส่งออกไปยังประเทศกลุ่มอาเซียนมากที่สุดคือ รถยนต์นั่ง รองลงมาคือรถแวนและรถปิกอัพและรถบัสและรถบรรทุก ตามลำดับ ฉะนั้นจะเห็นว่าเมื่อมีการลดภาษีศุลกากรนำเข้ารถยนต์ให้เหลือ ร้อยละ 0 แล้ว

ตารางที่ 26 การลดภาษีสินค้าส่งออกและนำเข้ารถยนต์พิกัด 870322 - 870333 ของไทย ภายใต้กรอบ AFTA ในปี 2553

พิกัด (6 หลัก)	สินค้า	กลุ่มสินค้า	สินค้า	สินค้า	ไทย	มาเลเซีย	อินโดนีเซีย	ฟิลิปปินส์	อาเซียน				
			ส่งออก หลัก	นำเข้า หลัก					สิงคโปร์ ,บรูไน	กัมพูชา	ลาว	พม่า	เวียดนาม
870322	Automobiles with Reciprocating Piston Engine Displ	ยานยนต์ และส่วนประกอบ	x		0	0	0	0	0	0,5	30	5	83 (60 ปี2013)
870323	Automobiles with Reciprocating Piston Engine Displ	ยานยนต์ และส่วนประกอบ	x	x	0	0	0	0	0	0,5	30	5	83 (60 ปี2013)
870324	Automobiles with Reciprocating Piston Engine Displ	ยานยนต์ และส่วนประกอบ	x		0	0	0	0	0	0,5	30	5	83 (60 ปี2013)
870332	Automobiles with Reciprocating Piston Engine Displ	ยานยนต์ และส่วนประกอบ	x		0	0	0	0	0	5	30	5	83 (60 ปี2013)

ที่มา: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (2554)

ตารางที่ 27 มูลค่าการส่งออกรถยนต์แยกตามประเภทของไทยไปยังตลาดอาเซียน พ.ศ. 2550- 2553

ประเภทของ รถยนต์	มูลค่าการส่งออก (ล้านบาท)				อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)			
	2550	2551	2552	2553	2550	2551	2552	2553
รถยนต์นั่ง	40,747.00	54,443.00	44,747.00	70,895.00	11.13	33.61	-17.80	58.44
รถแวนและรถ ปิกอัพ	8,728.00	14,511.80	13,126.50	20,002.70	-2.59	66.27	-9.55	52.38
รถบัสและ รถบรรทุก	1,772.40	3,850.20	2,541.00	2,382.50	-11.77	117.23	-34.00	-6.24
รวม	51,247.00	72,805.00	60,415.00	93,280.00	22.65	42.06	-17.01	54.40

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการศึกษา สำนักปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร (2554)

ฉะนั้นข้อดีของการเปิดเสรีการค้าภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียนต่ออุตสาหกรรมยานยนต์มีดังนี้

1. สามารถขยายช่องทางและโอกาสของการผลิตรถยนต์ไทยในการเข้าถึงตลาดอาเซียน รวมถึงการใช้อาเซียนเป็นฐานในการส่งออกไปยังตลาด ASEAN+3 (จีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้) และ ASEAN+6 (ASEAN+3 และออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และอินเดีย) การลด/ยกเลิกภาษีสินค้านำเข้าให้เหลือศูนย์นี้ จะช่วยเพิ่มโอกาสในการผลิตและขยายตลาดส่งออกรถยนต์ที่ไทยมีศักยภาพในการส่งออกสูงในการเข้าถึงตลาดประเทศเพื่อนบ้าน

2. โอกาสในการเพิ่มพูนการค้าระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนเนื่องจากประเทศสมาชิกต้องยกเลิกมาตรการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี (NTMs) อาทิ มาตรการจำกัดปริมาณการนำเข้าสินค้า (โควตา) ภายใน 5 ปีหลังจากที่ได้รับประโยชน์จากการลดภาษีของประเทศอื่นๆ ในกลุ่มอาเซียนและต้องยกเลิกมาตรการจำกัดปริมาณ (Quantitative Restriction) ทันทสำหรับสินค้าที่ได้รับประโยชน์จากการลดภาษีจากประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นๆ

3. ลดต้นทุนการผลิตจากการนำเข้าวัตถุดิบหรืออุปกรณ์ชิ้นส่วนยานยนต์ในการผลิตได้ในราคาต่ำลง และเพิ่มทางเลือกให้ผู้ผลิตสามารถนำเข้าได้จากหลายแหล่งมากขึ้น ถือเป็นการเพิ่มความได้เปรียบและความสามารถในการแข่งขันด้านราคาแก่ผู้ผลิต โดยไทยสามารถเลือกใช้ประโยชน์จากอาเซียนตามความหลากหลายและความชำนาญของแต่ละประเทศซึ่งสอดคล้องกับหลักการที่ได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ (Comparative Advantage)

จากการเปิดเสรีการค้าภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียนทำให้คู่แข่งและสภาพการแข่งขันในตลาดเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากประเทศอาเซียนมีโครงสร้างการส่งออกรถยนต์เหมือนกัน ทำให้เป็นคู่แข่งกับไทย ผู้ประกอบการและอุตสาหกรรมรถยนต์จะได้รับผลกระทบอย่างไม่อาจหลีกเลี่ยง ทำให้ต้องปรับตัวรับการแข่งขันที่เข้มข้นขึ้น โดยเร่งปรับปรุงศักยภาพและมาตรฐานการผลิต

จากการศึกษาสภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยและการส่งออกรถยนต์นั่งจากไทยไปอินโดนีเซียซึ่งจะศึกษาระหว่างปีพ.ศ. 2546 - 2553 และศึกษาข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) จะศึกษาปีพ.ศ. 2553 ซึ่งการศึกษาทั้ง 3 เรื่องนี้จะใช้วิธีวิเคราะห์พรรณนา (Descriptive Analysis) ซึ่งผลการศึกษาพบว่า อุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมที่ภาครัฐได้ให้การส่งเสริม สนับสนุน ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยเติบโตขึ้นเป็นลำดับและมีภาพที่ชัดเจนเด่นชัด ซึ่งการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยจะแบ่งเป็นรถยนต์ประเภทต่างๆดังนี้ รถยนต์นั่ง รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (ไม่รวมรถกระบะ 1 คัน) รถเพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คัน โดยรถยนต์ที่ผลิตมากที่สุดในปีพ.ศ. 2553 คือรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 คันผลิตซึ่งคิดเป็นร้อยละ 64.83 ของยอดการผลิตรวม รองลงมาคือ รถยนต์นั่งผลิตร้อยละ 33.68 และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ ผลิตร้อยละ 1.43 ตามลำดับ

สำหรับมูลค่าการส่งออกโดยรวมนั้นเพิ่มขึ้น โดยในปี พ.ศ. 2553 มีการส่งออกรถยนต์ทั้งสิ้น 895,855 คัน ซึ่งมีมูลค่าการส่งออก 404,659.37 บาท โดยมีอัตราขยายตัวร้อยละ 67.27 และร้อยละ 61 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2552 รถยนต์ที่ส่งออกมากที่สุด คือ รถยนต์นั่ง รองลงมาคือ รถแวนและรถปิกอัพ และรถยนต์โดยสารและรถบรรทุกตามลำดับ โดยประเทศที่ไทยส่งออกรถแวนและรถปิกอัพมากที่สุด 5 อันดับ คือ ออสเตรเลีย ชิลี มาเลเซีย ซาอุดีอาระเบีย สหราชอาณาจักร ส่วนประเทศที่ส่งออกรถยนต์นั่งมากที่สุด 5 อันดับ คือ ออสเตรเลีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์

ซาอุดีอาระเบีย มาเลเซีย จะเห็นได้ว่าประเทศอินโดนีเซียเป็นประเทศที่ไทยส่งออกรถยนต์นั่งมากที่สุดในภูมิภาคอาเซียน

จากการศึกษาอุตสาหกรรมรถยนต์ในอินโดนีเซียพบว่ามีปริมาณการผลิตรถยนต์รวมในอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2553 นั้น จำนวน 496,524 คัน โดยมีอัตราการขยายตัว ร้อยละ 41 เมื่อเทียบกับปริมาณการผลิตรถยนต์ปี พ.ศ. 2552 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการผลิตรถยนต์นั่งประเภท MPV และ SUV โดยรถยนต์นั่งสองชนิดนี้เป็นผลิตภัณฑ์หลักในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมรถยนต์ แต่เมื่อพิจารณาขอดการจำหน่ายรถยนต์ของอินโดนีเซียพบว่า ยอดจำหน่ายรถยนต์รวมในปี พ.ศ. 2546 – 2553 พบว่ามียอดจำหน่ายเพิ่มขึ้น นั่นคือในปี พ.ศ. 2553 นั้น มียอดจำหน่าย 764,710 คัน นั้นแสดงให้เห็นว่าการผลิตรถยนต์ในประเทศอินโดนีเซียไม่เพียงพอต่อความต้องการรถยนต์ภายในประเทศ โดยรถยนต์นั่งที่จำหน่ายมากที่สุดคือ รถยนต์นั่งประเภท MPV และ SUV แบบขับเคลื่อน 2 ล้อที่มีเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,500 ซีซี

ส่วนการนำเข้ารถยนต์ของประเทศอินโดนีเซียนั้น รถยนต์ที่นำเข้ามากที่สุดคือ รถยนต์นั่งและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ ตามลำดับ ประเทศที่นำเข้ารถยนต์นั่งมากที่สุดในปี พ.ศ. 2553 คือ ประเทศไทย ซึ่งมีมูลค่าการนำเข้าจำนวน 880,652,105 ล้านดอลลาร์สหรัฐซึ่งมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 124.01 เมื่อเทียบกับมูลค่าการนำเข้าในปี พ.ศ. 2552 ดังนั้นจะเห็นว่า ตลาดอินโดนีเซียเป็นตลาดที่สำคัญในการที่ไทยสามารถเพิ่มปริมาณการส่งออกและเพิ่มส่วนแบ่งตลาดรถยนต์ได้ และผลจากการลดอัตราภาษีศุลกากรนำเข้ารถยนต์ ภายใต้อัตราการนำเข้าเสรีอาเซียน

ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน นั้นจะลดภาษีนำเข้ารถยนต์จากร้อยละ 5 ให้เหลือร้อยละ 0 ในปี พ.ศ. 2553 ซึ่ง จากการลดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์นั่งแล้วจะเห็นว่าไทยส่งออกรถยนต์ไปยังตลาดอาเซียนเพิ่มขึ้น โดยมีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2553 คือ ร้อยละ 54.40 จะเห็นว่าจากการลดอัตราภาษีศุลกากรนำเข้ารถยนต์ ภายใต้อัตราการนำเข้าเสรีอาเซียนแล้วไทยส่งออกรถยนต์ได้มากขึ้น ซึ่งเป็นมาจากที่ระดับราคานำเข้ารถยนต์ลดลง ซึ่งไทยสามารถนำผลจากการลดภาษีนำเข้าไปใช้ในการขยายผลผลิต และส่งออกสำหรับรถยนต์เพื่อเข้าถึงตลาดกลุ่มอาเซียน และผลดีอีกประการหนึ่งก็คือ ช่วยลดต้นทุนในการผลิตรถยนต์จากการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์จากประเทศในกลุ่ม ทำให้ไทยมีความได้เปรียบในด้านต้นทุนเพื่อสามารถเพิ่มการผลิตให้สูงขึ้นโดยไม่จะกระทบต่อต้นทุน และจากการเปิดการค้าเสรี ลดอัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วน ทำให้ไทยต้องเผชิญกับคู่แข่ง

ภายในกลุ่ม จึงทำให้ต้องปรับตัวรับการแข่งขันที่เข้มข้นขึ้น โดยเร่งปรับปรุงศักยภาพและมาตรฐานการผลิต

จากการวิเคราะห์ที่กล่าวมาข้างต้นนี้เป็น การวิเคราะห์เชิงพรรณนาเท่านั้น เพื่อให้การวิเคราะห์มีประสิทธิภาพมากขึ้น จึงต้องทำการวิเคราะห์เชิงปริมาณ(Quantitative Analysis) โดยอาศัยแบบจำลองในรูปสมการถดถอยเชิงซ้อน (Multiple Regression) ซึ่งจะคาดประมาณสมการด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุด (Ordinary Least Square: OLS) และแสดงความสัมพันธ์ในรูปของlog เพื่อหาค่าความยืดหยุ่นของตัวแปรต่างๆที่มีอิทธิพลต่ออุปสงค์ในการนำเข้ารถยนต์ และวิเคราะห์ผลจากการลดอัตราภาษีศุลกากรนำเข้ารถยนต์นั่ง ซึ่งจะกล่าวในบทต่อไป

บทที่ 5

ผลและวิจารณ์

ผลการวิจัย

ผลการวิจัย ผลกระทบจากการลดภาษีศุลกากรภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียนที่มีต่อการนำเข้ารถยนต์นั่งจากประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทยจะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ

1. ผลการวิจัย ปัจจัยที่กำหนดปริมาณอุปสงค์การนำเข้ารถยนต์นั่งของประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทย ซึ่งจะศึกษาในรายไตรมาส 1 – ไตรมาส 4 ในปี พ.ศ. 2546 – 2553 รวม 16 ไตรมาส ซึ่งกำหนดให้ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ ดังนี้ ราคานำเข้ารถยนต์นั่งของอินโดนีเซียจากไทย ราคานำเข้ารถยนต์นั่งของ อินโดนีเซียจากญี่ปุ่น ผลผลิตทั้งหมดรวมภายในประเทศต่อหัวที่แท้จริงของประเทศอินโดนีเซีย (Real GDP Per Capita) อัตราแลกเปลี่ยนระหว่างเงินตราไทยกับสหรัฐ (บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ) และการเกิดภัยธรรมชาติในประเทศอินโดนีเซีย เช่น อุทกภัย แผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิด เป็นต้น

2. ผลการวิจัย การลดอัตราภาษีศุลกากรนำเข้ารถยนต์นั่งของประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทยในปี พ.ศ. 2553 โดยวิเคราะห์จากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าการนำเข้ารถยนต์ทั้งสองชนิดของประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทยภายหลังจากลดอัตราภาษีศุลกากรภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) จากร้อยละ 5 ให้เหลือร้อยละ 0 ในปี 2553

ผลการวิจัยปัจจัยที่กำหนดปริมาณอุปสงค์การนำเข้ารถยนต์นั่งของประเทศอินโดนีเซียจากไทย

1. ผลการวิจัยปัจจัยที่กำหนดปริมาณอุปสงค์การนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซี ของประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทย

การวิจัยปัจจัยที่กำหนดปริมาณอุปสงค์การนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซี ของประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทย จะใช้วิธีวิเคราะห์เชิงปริมาณแบบจำลอง

ในรูปสมการถดถอย เพื่อประมาณค่าสัมประสิทธิ์ของปัจจัยต่างๆ ที่มีผลกระทบต่อปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซี ของประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทย และสมมติให้ปัจจัยอื่นๆ คงที่ โดยมีตัวแปรตาม คือ ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซีของอินโดนีเซียจากไทย และมีตัวแปรอิสระคือ ราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซีของอินโดนีเซียจากไทย ราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซีของ อินโดนีเซียจากญี่ปุ่น ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศต่อหัวที่แท้จริงของประเทศอินโดนีเซีย (Real GDP Per Capita) อัตราแลกเปลี่ยนระหว่างเงินตราไทยกับสหรัฐ (บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ) และการเกิดภัยธรรมชาติในประเทศอินโดนีเซีย เช่น อุทกภัย แผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิด เป็นต้น ซึ่งสมการที่ได้มีดังนี้

$$\ln Q_p = 49.8829 - 1.0001 \ln P_p + 0.1196 \ln P_i + 3.9795 \ln E_R + 3.3859 \ln y - 0.0283 D$$

(0.0000)** (0.0066)** (0.0813)* (0.1490)^{ns} (0.8588)^{ns} (1)

$$R^2 = 0.972515$$

$$\text{Adjusted } R^2 = 0.967018$$

$$F\text{-statistic} = 176.9150$$

$$\text{Prob}(F\text{-statistic}) = 0.000000$$

$$\text{Durbin-Watson stat} = 1.538219$$

Probability (ค่าที่อยู่วงเล็บ)

** หมายถึง มีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

* หมายถึง มีนัยสำคัญทางสถิติ ณ มีระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90

ns หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

กำหนดให้

Q_p หมายถึง ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซีของอินโดนีเซียจากไทย (คัน)

Q_b หมายถึง ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซีของอินโดนีเซียจากไทย (คัน)

P_p หมายถึง ราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซีของอินโดนีเซียจากไทย (ราคา C.I.F.) รวมภาษีนำเข้า (ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อคัน)

P_b หมายถึง ราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซีของอินโดนีเซียจากไทย (ราคา C.I.F.) รวมภาษีนำเข้า (ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อคัน)

P_i หมายถึง ราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซีของอินโดนีเซียจากญี่ปุ่น (ราคา C.I.F.) รวมภาษีนำเข้า (ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อคัน)

P_u หมายถึง ราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซีของอินโดนีเซียจากญี่ปุ่น (ราคา C.I.F.) รวมภาษีนำเข้า (ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อคัน)

y หมายถึง ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศต่อหัวที่แท้จริงของประเทศอินโดนีเซีย (Real GDP Per Capita) (ดอลลาร์สหรัฐฯ)

E_R หมายถึง อัตราแลกเปลี่ยนระหว่างเงินตราไทยกับสหรัฐฯ (บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ)

D หมายถึง ตัวแปร Dummy (ตัวแปรหุ่น) ซึ่งกำหนดให้
 0 คือ เกิดภัยธรรมชาติในประเทศอินโดนีเซีย เช่น อุทกภัย แผ่นดินไหว
 ภูเขาไฟระเบิด เป็นต้น
 1 คือ เกิดภัยธรรมชาติในประเทศอินโดนีเซีย เช่น อุทกภัย แผ่นดินไหว
 ภูเขาไฟระเบิด เป็นต้น

จากสมการที่ 1 นำมาตรวจสอบเงื่อนไขของการวิเคราะห์สมการถดถอย นั่นคือ การตรวจสอบความเป็นอิสระของค่าความคลาดเคลื่อน (Autocorrelation) จะพิจารณาจากค่าสถิติ Durbin-Watson จากการนำค่า ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 ($\alpha = 0.05$) , จำนวนตัวแปรอิสระ ($k = 5$), จำนวนของตัวอย่าง ($n = 32$) นำไปเทียบกับตาราง Durbin Watson ซึ่งค่าที่ไม่เกิดปัญหา

Autocorrelation ได้ตั้งอยู่ระหว่าง 2.181-1.819 ซึ่งค่า Durbin-Watson ที่ได้จากสมการที่ 1 เท่ากับ 1.538219 เป็นค่าตกอยู่ในช่วงที่เกิดปัญหา Autocorrelation จึงต้องทำการแก้ไขโดยวิธี The Cochrane-Orcutt Iterative Method จะได้สมการใหม่นี้

$$\ln Q_p = 48.1743 - 1.0037 \ln P_p + 0.1027 \ln P_i + 3.8070 \ln E_R + 3.1622 \ln y - 0.0047 D$$

(0.0000)** (0.0291)** (0.1200)^{ns} (0.2070)^{ns} (0.9757)^{ns} (2)

$$R^2 = 0.970245$$

$$\text{Adjusted } R^2 = 0.962483$$

$$F\text{-statistic} = 124.9975$$

$$\text{Prob}(F\text{-statistic}) = 0.000000$$

$$\text{Durbin-Watson stat} = 1.920480$$

Probability (ค่าที่อยู่วงเล็บ)

** หมายถึง มีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ns หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

จากสมการที่ 2 จะเห็นว่าค่า Durbin-Watson เท่ากับ 1.920480 ที่เกิดจากการแก้ปัญห Autocorrelation จะอยู่ในช่วง 2.181-1.819 ซึ่งเป็นช่วงที่ไม่เกิดปัญหา Autocorrelation แสดงว่าค่า Durbin-Watson นี้ ไม่เกิดปัญหาสหสัมพันธ์ของความคลาดเคลื่อน

การตรวจสอบค่าความแปรปรวนของความคลาดเคลื่อน (Heteroskedasticity) จะตรวจสอบโดยใช้วิธีของ White Heteroscedasticity Test จะได้ค่า Prob F เท่ากับ 0.1540 ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 ซึ่งค่า Prob F ที่ได้นี้มีค่ามากกว่าระดับความเชื่อมั่น ($0.1540 > 0.05$) แสดงว่าไม่เกิดปัญหา Heteroskedasticity

การตรวจสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ (Multicollinearity) โดยพิจารณาค่าจากตาราง Correlation Matrix (ตารางภาคผนวกที่ 7) พบว่าความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระมีค่าน้อยกว่า 0.7 แสดงว่า ไม่เกิดปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ (Multicollinearity)

วิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่ออุปสงค์การนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซีของอินโดนีเซียจากไทยในภาพรวมจากสมการที่ 2 จะเห็นว่า ค่า $R^2 = 0.970245$ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าตัวแปรอิสระทั้งหมดในสมการนั้นคือ ราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซีของอินโดนีเซียจากไทย (P_p) และ ราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซีของ อินโดนีเซียจากญี่ปุ่น (P_j) สามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงของปริมาณนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซีของอินโดนีเซียจากไทยได้ร้อยละ 97.0245 โดยสมมติให้ปัจจัยอื่นๆคงที่ ส่วนอีกร้อยละ 2.9755 นั้นมาจากการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยอื่นๆ นอกเหนือจากที่กล่าวมา และพิจารณาค่า F-statistic วิเคราะห์ได้ว่าการทดสอบสมมติฐานค่าสัมประสิทธิ์ที่คำนวณทั้งหมดมีค่าแตกต่างไปจากศูนย์ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 โดยพิจารณาจากค่า F-statistic ซึ่งมากกว่าค่าวิกฤติ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 หรือ $\text{Prob} (F\text{-statistic}) < \alpha (0.000000 < 0.05)$

จากการพิจารณาค่านัยสำคัญทางสถิติของค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระแต่ละตัวพบว่า ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซีของอินโดนีเซียจากไทย (Q_p) กับราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซีของอินโดนีเซียจากไทย (P_p) และราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซีของ อินโดนีเซียจากญี่ปุ่น (P_j) มีความสัมพันธ์ตรงกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ กล่าวคือ ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งของอินโดนีเซียจากไทย มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับราคานำเข้ารถยนต์นั่งของอินโดนีเซียจากไทย แต่ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งของอินโดนีเซียจากไทยมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับราคานำเข้ารถยนต์นั่งของอินโดนีเซียจากญี่ปุ่น

เมื่อพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระแต่ละตัวสามารถอธิบายได้ว่า ราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซีของอินโดนีเซียจากไทย (P_p) ซึ่งมีค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ - 1.0037 นั้นหมายความว่า ถ้าปัจจัยอื่นๆคงที่ ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ที่มีต่อราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-15000 ซีซีของอินโดนีเซียจากไทย ถ้าราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซีของอินโดนีเซียจากไทยลดลงร้อยละ 1 ทำให้อินโดนีเซียจะนำเข้ารถยนต์นั่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.0037 โดยมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ตัวแปรอิสระราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซีของอินโดนีเซียจากญี่ปุ่น (P) มีค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ 0.0291 นั้นหมายความว่า ถ้าปัจจัยอื่นๆคงที่ ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ที่มีต่อราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซีของอินโดนีเซียจากญี่ปุ่น ถ้าราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซีของอินโดนีเซียจากญี่ปุ่นเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 ทำให้อินโดนีเซียจะนำเข้ารถยนต์นั่งจากไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.0291 โดยมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ดังนั้นปัจจัยที่มีผลต่อการนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซีของอินโดนีเซียได้แก่ ราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซีของอินโดนีเซียจากไทยและราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซีของอินโดนีเซียจากญี่ปุ่น แสดงให้เห็นว่าถ้อยแถลงการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) แล้วทำให้ผู้บริโภคอินโดนีเซียจะเผชิญราคานำเข้าที่ต่ำลง ทำให้มีแนวโน้มที่จะนำเข้ารถยนต์เพิ่มขึ้น และจากการที่ถ้อยแถลงการค้าเสรีอาเซียนนี้ ทำให้ระดับราคารถยนต์จากไทยเมื่อเปรียบเทียบกับญี่ปุ่นนั้นต่ำกว่า ทำให้ผู้บริโภคอินโดนีเซียหันมาสนใจนำเข้ารถยนต์จากไทยมากขึ้น ทำให้ไทยมีแนวโน้มส่งออกรถยนต์ไปอินโดนีเซียมากขึ้นเช่นกัน

2. ผลการวิจัยปัจจัยที่กำหนดปริมาณอุปสงค์การนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซี ของประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทย

การวิจัยปัจจัยที่กำหนดปริมาณอุปสงค์การนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซี ของประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทย จะใช้วิธีวิเคราะห์เชิงปริมาณแบบจำลองในรูปสมการถดถอย เพื่อประมาณค่าสัมประสิทธิ์ของปัจจัยต่างๆ ที่มีผลกระทบต่อปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซี ของประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทย และสมมติให้ปัจจัยอื่นๆ คงที่ โดยมีตัวแปรตาม คือ ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซี ของอินโดนีเซียจากไทย และมีตัวแปรอิสระคือ ราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซี ของอินโดนีเซียจากไทย ราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซี ของอินโดนีเซียจากญี่ปุ่น ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศต่อหัวที่แท้จริงของประเทศอินโดนีเซีย (Real GDP Per Capita) อัตราแลกเปลี่ยนระหว่างเงินตราไทยกับสหรัฐ (บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ) และการเกิดภัยธรรมชาติในประเทศอินโดนีเซีย เช่น อุทกภัย แผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิด เป็นต้น ซึ่งสมการที่ได้มีดังนี้

$$\ln Q_b = 20.069 - 0.8771 \ln P_b + 0.0255 \ln P_n + 1.9131 \ln E_R + 0.5277 \ln y - 0.1320 D \quad (3)$$

$$(0.0000)** \quad (0.6026)^{ns} \quad (0.5841)^{ns} \quad (0.8858)^{ns} \quad (0.6100)^{ns}$$

$$R^2 = 0.915768$$

$$\text{Adjusted } R^2 = 0.899570$$

$$F\text{-statistic} = 56.53436$$

$$\text{Prob}(F\text{-statistic}) = 0.000000$$

$$\text{Durbin-Watson stat} = 0.966179$$

Probability (ค่าที่อยู่วงเล็บ)

** หมายถึง มีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ns หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

กำหนดให้

Q_p หมายถึง ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซีของอินโดนีเซียจากไทย (คัน)

Q_b หมายถึง ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซีของอินโดนีเซียจากไทย (คัน)

P_p หมายถึง ราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซีของอินโดนีเซียจากไทย (ราคา C.I.F.) รวมภาษีนำเข้า (ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อคัน)

P_b หมายถึง ราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซีของอินโดนีเซียจากไทย (ราคา C.I.F.) รวมภาษีนำเข้า (ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อคัน)

P_i หมายถึง ราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซีของอินโดนีเซียจากญี่ปุ่น (ราคา C.I.F.) รวมภาษีนำเข้า (ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อคัน)

P_u หมายถึง ราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซีของอินโดนีเซียจากญี่ปุ่น (ราคา C.I.F.) รวมภาษีนำเข้า (ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อคัน)

y หมายถึง ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศต่อหัวที่แท้จริงของประเทศอินโดนีเซีย (Real GDP Per Capita) (ดอลลาร์สหรัฐฯ)

E_R หมายถึง อัตราแลกเปลี่ยนระหว่างเงินตราไทยกับสหรัฐฯ (บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ)

D หมายถึง ตัวแปร Dummy (ตัวแปรหุ่น) ซึ่งกำหนดให้
 0 คือ เกิดภัยธรรมชาติในประเทศอินโดนีเซีย เช่น อุทกภัย แผ่นดินไหว
 ภูเขาไฟระเบิด เป็นต้น
 1 คือ เกิดภัยธรรมชาติในประเทศอินโดนีเซีย เช่น อุทกภัย แผ่นดินไหว
 ภูเขาไฟระเบิด เป็นต้น

จากสมการที่ 3 นำมาตรวจสอบเงื่อนไขของการวิเคราะห์สมการถดถอย นั่นคือ การตรวจสอบความเป็นอิสระของค่าความคาดเคลื่อน (Autocorrelation) จะพิจารณาจากค่าสถิติ Durbin-Watson จากการนำค่า ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 ($\alpha = 0.05$) , จำนวนตัวแปรอิสระ ($k = 5$), จำนวนของตัวอย่าง ($n = 32$) นำไปเทียบกับตาราง Durbin Watson ซึ่งค่าที่ไม่เกิดปัญหา Autocorrelation ได้ต้องอยู่ระหว่าง 2.181-1.819 ซึ่งค่า Durbin-Watson ที่ได้จากสมการที่ 4 เท่ากับ 0.966179 เป็นค่าตกอยู่ในช่วงที่เกิดปัญหา Autocorrelation จึงต้องทำการแก้ไขโดยวิธี The Cochrane-Orcutt Iterative Method นอกจากนี้เมื่อพิจารณาค่านัยสำคัญทางสถิติของค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระแต่ละตัวพบว่าตัวแปรบางตัวมีค่าสัมประสิทธิ์ที่ไม่สามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงอุปสงค์การนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซีของอินโดนีเซียจากไทย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 และที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90 ดังนั้นจึงได้ทำการวิเคราะห์หาสมการที่เหมาะสมที่สุด ดังนี้

$$\ln Q_t = 1.1519 - 0.9782 \ln P_t + 0.0467 \ln P_u + 2.8677 \ln y \quad (4)$$

(0.0000)** (0.3366)^{ns} (0.0889)*

$$R^2 = 0.950201$$

Adjusted R ²	=	0.936619
F-statistic	=	69.96268
Prob(F-statistic)	=	0.000000
Durbin-Watson stat	=	2.026610

Probability (ค่าที่อยู่วงเล็บ)

** หมายถึง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

* หมายถึง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90

ns หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

จากสมการที่ 4 จะเห็นว่าค่า Durbin-Watson เท่ากับ 2.026610 ที่เกิดจากการแก้ปัญหา Autocorrelation จะอยู่ในช่วง 2.181-1.819 ซึ่งเป็นช่วงที่ไม่เกิดปัญหา Autocorrelation แสดงว่าค่า Durbin-Watson นี้ ไม่เกิดปัญหาสหสัมพันธ์ของความคลาดเคลื่อน

การตรวจสอบค่าความแปรปรวนของความคลาดเคลื่อน (Heteroskedasticity) จะตรวจสอบโดยใช้วิธีของ White Heteroscedasticity Test จะได้ค่า Prob F เท่ากับ 0.4748 ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 ซึ่งค่า Prob F ที่ได้นั้นมีค่ามากกว่าระดับความเชื่อมั่น ($0.4748 > 0.05$) แสดงว่าไม่เกิดปัญหา Heteroskedasticity

การตรวจสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ (Multicollinearity) โดยพิจารณาค่าจากตาราง Correlation Matrix (ตารางภาคผนวกที่ 8) พบว่าความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระมีค่าน้อยกว่า 0.7 แสดงว่า ไม่เกิดปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ (Multicollinearity)

เมื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่ออุปสงค์การนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซีของอินโดนีเซียจากไทยในภาพรวม จากสมการที่ 5 จะเห็นว่า ค่า $R^2 = 0.950201$ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าตัวแปรอิสระทั้งหมดในสมการนั้นคือ ราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซีของอินโดนีเซียจากไทย (P_u) และ ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศต่อหัวของประเทศอินโดนีเซีย (y) สามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงของปริมาณนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซีของอินโดนีเซียจากไทยได้ร้อยละ 95.0201 โดยสมมติให้ปัจจัยอื่นๆคงที่ ส่วนอีกร้อยละ 4.9799 นั้นมาจากการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยอื่นๆ นอกเหนือจากที่กล่าวมา และ

พิจารณาค่า F-statistic วิเคราะห์ได้ว่าการทดสอบสมมติฐานค่าสัมประสิทธิ์ที่คำนวณทั้งหมดมีค่าแตกต่างไปจากศูนย์ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 โดยพิจารณาจากค่า F-statistic ซึ่งมากกว่าค่าวิกฤติ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 หรือ $\text{Prob} (F\text{-statistic}) < \alpha$ ($0.000000 < 0.05$)

จากการพิจารณาค่านัยสำคัญทางสถิติของค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระแต่ละตัวพบว่า ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซีของอินโดนีเซียจากไทย (Q_p) กับราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซีของอินโดนีเซียจากไทย (P_p) และผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศต่อหัวที่แท้จริงของประเทศอินโดนีเซีย (Real GDP Per Capita) (y) มีความสัมพันธ์ตรงกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ กล่าวคือ ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งของอินโดนีเซียจากไทย มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับราคานำเข้ารถยนต์นั่งของอินโดนีเซียจากไทย แต่ปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งของอินโดนีเซียจากไทยมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับ ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศต่อหัวของประเทศอินโดนีเซีย

เมื่อพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระแต่ละตัวสามารถอธิบายได้ว่า ราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซีของอินโดนีเซียจากไทย (P_p) ซึ่งมีค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ -0.9782 นั้นหมายความว่า ถ้าปัจจัยอื่นๆคงที่ ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ที่มีต่อราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซีของอินโดนีเซียจากไทย ถ้าราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซีของอินโดนีเซียจากไทยลดลงร้อยละ 1 ทำให้อินโดนีเซียจะนำเข้ารถยนต์นั่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.9780 โดยมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศต่อหัวที่แท้จริงของประเทศอินโดนีเซีย (Real GDP Per Capita) (y) ซึ่งมีค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ 2.8677 นั้นหมายความว่า ถ้าปัจจัยอื่นๆคงที่ ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ที่มีต่อรายได้ หรือผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศต่อหัวของประเทศอินโดนีเซีย (y) ถ้าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศต่อหัวของประเทศอินโดนีเซีย ร้อยละ 1 ทำให้อินโดนีเซียจะนำเข้ารถยนต์นั่งจากไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.8677 โดยมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90

ดังนั้นปัจจัยที่มีผลต่อการนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซีของอินโดนีเซียได้แก่ ราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซีของอินโดนีเซีย

จากไทยและผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศต่อหัวที่แท้จริงของประเทศอินโดนีเซีย (Real GDP Per Capita) ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ถ้าลดอัตราภาษีศุลกากรภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) แล้วทำให้ผู้บริโภคนอินโดนีเซียจะเผชิญราคานำเข้าที่ต่ำลง และถ้ารายได้ของคนอินโดนีเซียเพิ่มขึ้นอีก ทำให้มีแนวโน้มที่จะนำเข้ารถยนต์เพิ่มขึ้น ฉะนั้นนอกจากการลดภาษีแล้วทำให้ไทยส่งออกรถยนต์ไปอินโดนีเซียมากขึ้นแล้ว ไทยยังต้องติดตามข่าวสารด้านเศรษฐกิจ การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศอินโดนีเซีย เพื่อเตรียมพร้อมในการผลิตรถยนต์นั่งให้เพียงพอต่อความต้องการของคนอินโดนีเซียที่อาจจะเพิ่มขึ้น ถ้าประเทศมีระดับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้น ซึ่งอาจจะส่งผลต่อรายได้ของคนอินโดนีเซียที่เพิ่มขึ้นเช่นกัน

ผลการวิจัย การลดอัตราภาษีศุลกากรนำเข้ารถยนต์นั่งของประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทยภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) ในปี พ.ศ. 2553

1. ผลการวิจัย การลดอัตราภาษีศุลกากรนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซี ของประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทยภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) ในปี พ.ศ. 2553

การวิจัยจากการลดอัตราภาษีศุลกากรนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซี ของประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทยนั้น จะคำนวณโดยนำค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซี ของประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทย มาคำนวณการเปลี่ยนแปลงมูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซี ของประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทย ภายหลังจากลดอัตราภาษีศุลกากรภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) จากร้อยละ 5 ให้เหลือร้อยละ 0 ในปี 2553 โดยค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซี ของประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทย พิจารณาจากสมการที่ 2 จะได้ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซี ของประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทย ที่จะใช้มาคำนวณการเปลี่ยนแปลงมูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งคือ 1.0037

ผลการวิจัยพบว่า มูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซี ของประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทย หลังจากการลดอัตราภาษีศุลกากรภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) มีมูลค่าเพิ่มขึ้นจากปี 2552 เป็นมูลค่า 4,406,871,993.69 ดอลลาร์สหรัฐ โดย

พิจารณาจากตารางที่ 28 แสดงเห็นว่า หลังจากการลดภาษีศุลกากรภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) แล้วอินโดนีเซียจะนำเข้ารถยนต์จากไทยเพิ่มขึ้น นั่นเป็นเพราะราคานำเข้าลดลง

2. ผลการวิจัยการลดอัตราภาษีศุลกากรนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซี ของประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทยภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) ในปี พ.ศ. 2553

การวิจัยจากการลดอัตราภาษีศุลกากรนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซี ของประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทยนั้น จะคำนวณโดยนำค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซี ของประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทย มาคำนวณการเปลี่ยนแปลงมูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซี ของประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทยอินโดนีเซียจากประเทศไทยภายหลังจากลดอัตราภาษีศุลกากรภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) จากร้อยละ 5 ให้เหลือร้อยละ 0 ในปี 2553 โดยค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซี ของประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทย พิจารณาจากสมการที่ 4 จะได้ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซี ของประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทย ที่จะใช้มาคำนวณการเปลี่ยนแปลงมูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่ง คือ 0.9782

ผลการวิจัยพบว่า มูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซี ของประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทย หลังจากการลดภาษีศุลกากรภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) มีมูลค่าเพิ่มขึ้นจากปี 2552 เป็นมูลค่า 441,374,179.57 ดอลลาร์สหรัฐ โดยพิจารณาจากตารางที่ 28 ซึ่งแสดงเห็นว่า หลังจากการลดภาษีศุลกากรภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) แล้วอินโดนีเซียจะนำเข้ารถยนต์จากไทยเพิ่มขึ้น นั่นเป็นเพราะราคานำเข้าลดลง

ตารางที่ 28 การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซี และรถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500 – 3000 ซีซี ภายหลังจากลดอัตราภาษีศุลกากรภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA)

รายการสินค้า	อัตราภาษี นำเข้าปี 2552 (t_0)	อัตราภาษี นำเข้าปี 2553 (t_1)	ความยืดหยุ่นของ อุปสงค์ต่อราคา (E_i)	มูลค่าการนำเข้า (ดอลลาร์สหรัฐ) (M_{0i})	มูลค่าการเปลี่ยนแปลง (ดอลลาร์สหรัฐ) (ΔM_{0i})
รถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์ มากกว่า 1000-1500 ซีซี	5	0	1.0037	175,625,067	4,406,871,993.69
รถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์ มากกว่า 1500-3000 ซีซี	5	0	0.9782	90,242,114	441,374,179.57

หมายเหตุ: $\Delta M_{0i} = \left(\frac{t_0 - t_1}{1 + t_1} \right) E_i \cdot M_{0i}$

ที่มา: จากการคำนวณ

จากผลจากวิจัย การลดอัตราภาษีศุลกากรนำเข้ารถยนต์นั่งของประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทยภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) นั้น ทำให้มูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งทั้งสองชนิดในปี 2553 เพิ่มขึ้น เนื่องจากการลดอัตราภาษีนำเข้าทำให้ราคานำเข้ารถยนต์นั่งทั้งสองชนิดของประเทศอินโดนีเซียจากไทย เมื่อคิดรวมภาษีนำเข้า ซึ่งเป็นราคาที่ผู้นำเข้าของอินโดนีเซียต้องเผชิญลดลง เป็นผลทำให้มูลค่าการนำเข้ารถยนต์ทั้งสองชนิดเพิ่มขึ้น และจากค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคานำเข้ารถยนต์ทั้งสองชนิด ได้แก่ รถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซี ซึ่งมีค่าความยืดหยุ่นต่อราคานำเข้าเท่ากับ 1.0037 และรถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500 – 3000 ซีซี ที่มีค่าความยืดหยุ่นต่อราคานำเข้าเท่ากับ 0.9782 แสดงว่า ถ้ามีการเปลี่ยนแปลงด้านราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซี ร้อยละ 1 จะส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงมูลค่าการนำเข้าร้อยละ 1.0037 และถ้ามีการเปลี่ยนแปลงด้านราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซี ร้อยละ 1 จะส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงมูลค่าการนำเข้าร้อยละ 0.9782

ข้อวิจารณ์

จากผลการวิจัยจะเห็นว่า ราคาเป็นปัจจัยที่สำคัญในการตัดสินใจนำเข้ารถยนต์ของอินโดนีเซีย ซึ่งการลดอัตราภาษีศุลกากรนำเข้ารถยนต์นั่ง จะเป็นแรงผลักดันให้คนอินโดนีเซียนำเข้ารถยนต์จากไทยมากขึ้น แต่มิใช่แค่ลดราคาจากภาษีนำเข้าเพียงอย่างเดียว เพราะจากการที่ภายในกลุ่มอาเซียนทุกประเทศไม่มีการเก็บภาษีนำเข้า เกิดการค้าเสรี ทำให้อาจเกิดการแข่งขันทางด้านราคากับประเทศในกลุ่มอาเซียนด้วยกัน ดังนั้น ลดราคารถยนต์ของไทยก็สำคัญเช่นกัน การลดราคารถยนต์ทำได้โดยผ่านการลดต้นทุนการผลิต เช่น การร่วมมือกันระหว่างกลุ่มอุตสาหกรรมผู้ประกอบรถยนต์กับกลุ่มอุตสาหกรรมผู้ผลิตชิ้นส่วนเพื่อลดการนำเข้าชิ้นส่วนจากต่างประเทศ แต่ในประเทศไทยนั้นมีกลุ่มเครือข่ายของอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องที่แข็งแกร่งและมีความพร้อม โดยมีกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศ ประมาณ 1,650 ราย (สถาบันยานยนต์, 2554) และจากผลดีในการลดภาษีนำเข้าภายใต้เขตการค้าเสรีอาเซียนนั้น ทำให้ไทยลดต้นทุนจากการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ชนิดอื่นที่ไม่ได้ผลิตในประเทศ จากประเทศในกลุ่มอาเซียน อีกสิ่งหนึ่งคือการปรับปรุงประสิทธิภาพในการผลิต ให้มีคุณภาพและราคาถูกลง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง รถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซี (พิจารณาจากค่าความยืดหยุ่น) แสดงว่า ราคามีผลกระทบต่อ การนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็กมากกว่ารถยนต์นั่งขนาดใหญ่ แต่ถ้าหากพิจารณาการปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ในประเทศอินโดนีเซียแล้ว รถยนต์นั่งที่มีปริมาณการจำหน่ายมากที่สุดคือ รถยนต์นั่งขนาด

เล็กที่มีเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซี (สถาบันยานยนต์, 2554) หรือกล่าวได้ว่า คนอินโดนีเซียมีความต้องการรถยนต์ขนาดเล็กมากกว่า และปริมาณการผลิตในประเทศก็ไม่เพียงพอต่อความต้องการ ฉะนั้นถ้าหากไทยต้องการเพิ่มปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งไปยังตลาดอินโดนีเซียนั้น จะต้องส่งเสริมหรือเพิ่มปริมาณการผลิตรถยนต์นั่งขนาดเล็กหรือรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซี ส่วนรถยนต์นั่งใหญ่นั้นปัจจัยที่ปัจจัยที่สำคัญในการตัดสินใจนำเข้ารถยนต์ของอินโดนีเซียคือรายได้ ซึ่งจะเห็นว่าสินค้าชนิดนี้เป็นสินค้าฟุ่มเฟือย ดังนั้นถ้าคนอินโดนีเซียมีรายได้ที่เพิ่มขึ้น ซึ่งอาจจะมาจากเศรษฐกิจในประเทศที่ดีขึ้น ก็อาจจะนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดใหญ่จากไทยเพิ่มขึ้นเช่นกัน ดังนั้นไทยควรจะติดตามข่าวสารทางเศรษฐกิจของอินโดนีเซียเพื่อเตรียมความพร้อมในการผลิตรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นหากประเทศอินโดนีเซียมีทิศทางเศรษฐกิจที่ดีขึ้น เพื่อเป็นการรักษาสถานะตลาดอินโดนีเซีย ซึ่งเป็นตลาดที่สำคัญของไทย

บทที่ 6

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

สรุปผลการวิจัย

อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทย เป็นอุตสาหกรรมหลักที่มีความสำคัญต่อการขยายตัวด้านเศรษฐกิจของประเทศ เนื่องจากเป็นอุตสาหกรรมที่สร้างมูลค่าการส่งออก การผลิต การจ้างงาน การพัฒนาทางด้านเทคโนโลยี และสามารถเชื่อมโยงไปยังอุตสาหกรรมอื่นๆที่เกี่ยวข้องอีกมากมาย จากการศึกษาที่อุตสาหกรรมยานยนต์ เป็นอุตสาหกรรมที่สำคัญนี้ รัฐบาลจึงให้ความสำคัญโดยสนับสนุนให้เป็นอุตสาหกรรมหลักของประเทศ เพื่อให้มีศักยภาพในการแข่งขันกับต่างชาติ และสามารถสร้างมูลค่าการผลิตของประเทศให้สูงขึ้น ทั้งนี้ยังออกนโยบายส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศ เพื่อชักจูงให้บริษัทผู้ผลิตชั้นนำต่างๆ เข้ามาสร้างฐานการผลิตในประเทศ รวมถึงการลดความเข้มงวดและลดอัตราภาษี นอกจากนี้ยังร่วมมือกับภาคเอกชนเพื่อพัฒนาทักษะฝีมือด้านแรงงาน เพื่อเพิ่มศักยภาพในการผลิตรถยนต์อย่างครบวงจร เพื่อที่จะก้าวไปเป็นผู้นำ และศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ในเอเชีย หรือ ดีทรอยต์แห่งเอเชีย (Detroit of Asia) และยังคงคาดหวังให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์ที่สำคัญ 1 ใน 10 ของโลก ซึ่งประเทศที่ไทยส่งออกรถยนต์มากที่สุดคือ ออสเตรเลีย อินโดนีเซีย ญี่ปุ่น

สำหรับการส่งออกรถยนต์ไปยังประเทศอินโดนีเซีย ซึ่งเป็นประเทศที่ไทยส่งออกรถยนต์มากที่สุดในอาเซียน โดยเฉพาะรถยนต์นั่งที่ไทยส่งออกให้กับอินโดนีเซียมากที่สุด ซึ่งอินโดนีเซียมีปริมาณความต้องการรถยนต์นั่งสูงสุด อาจเป็นเพราะความต้องการการซื้อรถยนต์นั่งในประเทศเพิ่มขึ้น ประกอบกับภาวะเศรษฐกิจที่ขยายตัวอย่างแข็งแกร่งและกำลังการซื้อที่เพิ่มขึ้นของชาวอินโดนีเซีย และการผลิตในประเทศยังน้อยกว่าความต้องการใช้รถยนต์ภายในประเทศ

นอกจากนี้จากการที่ไทยทำข้อตกลง เขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area – AFTA) คือข้อตกลงทางการค้าของกลุ่มประเทศสมาชิกของสมาคมประชาชาติเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Association of South East Asia Nation : ASEAN) โดยสมาชิกจะได้รับการลดภาษีสินค้าทุกประเภทระหว่างกันลง ให้เหลือร้อยละ 0 ใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2553 เป็นต้นไป รวมทั้งสินค้าประเภทยานยนต์ด้วย ดังนั้นจึงเป็นโอกาสที่ดีของไทยที่สามารถขยายการส่งออกรถยนต์ ไปยัง

ตลาดอาเซียนได้เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะประเทศอินโดนีเซีย ที่เป็นประเทศคู่ค้าที่สำคัญของไทย ซึ่งจากการเปิดเขตการค้าเสรีและการลดภาษีนำเข้า ภายใต้กรอบความตกลง AFTA จะมีส่วนช่วยให้รถยนต์ของไทยมีการส่งออกรถยนต์นั้นมากขึ้น

ดังนั้นการศึกษาผลกระทบจากการลดภาษีศุลกากรภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียนที่มีต่อการนำเข้ารถยนต์นั่งจากประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทย จึงมีวัตถุประสงค์ของการศึกษาเพื่อศึกษาสภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยและการส่งออกรถยนต์นั่งจากไทยไปอินโดนีเซียภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่กำหนดปริมาณอุปสงค์การนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์ มากกว่า 1000-1500 ซีซี และรถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์ มากกว่า 1500-3000 ซีซีของอินโดนีเซียจากไทย และเพื่อศึกษาถึงผลจากการลดอัตราภาษีศุลกากรภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) ในการนำเข้ารถยนต์นั่งของประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทย

จากการศึกษาสภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยและการส่งออกรถยนต์นั่งจากไทยไปอินโดนีเซียซึ่งจะศึกษาระหว่างปีพ.ศ. 2546 - 2553 และศึกษาข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) จะศึกษาปีพ.ศ. 2553 ซึ่งการศึกษาทั้ง 3 เรื่องนี้จะใช้วิธีวิเคราะห์พรรณนา (Descriptive Analysis) ซึ่งผลการศึกษาพบว่า อุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมที่ภาครัฐได้ให้การส่งเสริม สนับสนุน ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยเติบโตขึ้นเป็นลำดับและมีภาพที่ชัดเจนเด่นชัด ซึ่งการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยจะแบ่งเป็นรถยนต์ประเภทต่างๆดังนี้ รถยนต์นั่ง รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (ไม่รวมรถกระบะ 1 ตัน) รถเพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตัน โดยรถยนต์ที่ผลิตมากที่สุดในปีพ.ศ. 2553 คือรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันผลิตซึ่งคิดเป็นร้อยละ 64.83 ของยอดการผลิตรวม รองลงมาคือ รถยนต์นั่งผลิตร้อยละ 33.68 และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ ผลิตร้อยละ 1.43 ตามลำดับ

สำหรับมูลค่าการส่งออกโดยรวมนั้นเพิ่มขึ้น โดยในปี พ.ศ. 2553 มีการส่งออกรถยนต์ทั้งสิ้น 895,855 คัน ซึ่งมีมูลค่าการส่งออก 404,659.37 บาท โดยมีอัตราขยายตัวร้อยละ 67.27 และร้อยละ 61 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2552 รถยนต์ที่ส่งออกรถมากที่สุด คือ รถยนต์นั่ง รองลงมาคือ รถแวนและรถปิกอัพ และรถยนต์โดยสารและรถบรรทุกตามลำดับ โดยประเทศที่ไทยส่งออกรถแวนและรถปิกอัพมากที่สุด 5 อันดับ คือ ออสเตรเลีย ชิลี มาเลเซีย ซาอุดีอาระเบีย สหราชอาณาจักร ส่วนประเทศที่ส่งออกรถยนต์นั่งมากที่สุด 5 อันดับ คือ ออสเตรเลีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์

ซาอุดีอาระเบีย มาเลเซีย จะเห็นได้ว่าประเทศอินโดนีเซียเป็นประเทศที่ไทยส่งออกรถยนต์นั่งมากที่สุดในภูมิภาคอาเซียน

จากการศึกษาอุตสาหกรรมรถยนต์ในอินโดนีเซียพบว่ามีปริมาณการผลิตรถยนต์รวมในอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2553 นั้น จำนวน 496,524 คัน โดยมีอัตราการขยายตัว ร้อยละ 41 เมื่อเทียบกับปริมาณการผลิตในปี พ.ศ. 2552 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการผลิตรถยนต์นั่งประเภท MPV และ SUV โดยรถยนต์นั่งสองชนิดนี้เป็นผลิตภัณฑ์หลักในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมรถยนต์ แต่เมื่อพิจารณาขอดการจำหน่ายรถยนต์ของอินโดนีเซียพบว่า ยอดจำหน่ายรถยนต์รวมในปี พ.ศ. 2546 – 2553 พบว่ามียอดจำหน่ายเพิ่มขึ้น นั่นคือในปี พ.ศ. 2553 นั้น มียอดจำหน่าย 764,710 คัน นั้นแสดงให้เห็นว่าการผลิตรถยนต์ในประเทศอินโดนีเซียไม่เพียงพอต่อความต้องการรถยนต์ภายในประเทศ โดยรถยนต์นั่งที่จำหน่ายมากที่สุดคือ รถยนต์นั่งประเภท MPV และ SUV แบบขับเคลื่อน 2 ล้อที่มีเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,500 ซีซี

ส่วนการนำเข้ารถยนต์ของประเทศอินโดนีเซียนั้น รถยนต์ที่นำเข้ามากที่สุดคือ รถยนต์นั่งและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ ตามลำดับ ประเทศที่นำเข้ารถยนต์นั่งมากที่สุดในปี พ.ศ. 2553 คือประเทศไทย ซึ่งมีมูลค่าการนำเข้าจำนวน 880,652,105 ล้านดอลลาร์สหรัฐซึ่งมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 124.01 เมื่อเทียบกับมูลค่าการนำเข้าในปี พ.ศ. 2552 ดังนั้นจะเห็นว่า ตลาดอินโดนีเซียเป็นตลาดที่สำคัญในการที่ไทยสามารถเพิ่มปริมาณการส่งออกและเพิ่มส่วนแบ่งตลาดรถยนต์ได้ และผลจากการลดอัตราภาษีศุลกากรนำเข้ารถยนต์ ภายใต้อัตราการนำเข้าเสรีอาเซียน

ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน นั้นจะลดภาษีนำเข้ารถยนต์จากร้อยละ 5 ให้เหลือร้อยละ 0 ในปี พ.ศ. 2553 ซึ่ง จากการลดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์นั่งแล้วจะเห็นว่าไทยส่งออกรถยนต์ไปยังตลาดอาเซียนเพิ่มขึ้นโดยมีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2553 คือ ร้อยละ 54.40 จะเห็นว่าจากการลดอัตราภาษีศุลกากรนำเข้ารถยนต์ ภายใต้อัตราการนำเข้าเสรีอาเซียนแล้วไทยส่งออกรถยนต์ได้มากขึ้น ซึ่งเป็นมาจากที่ระดับราคานำเข้ารถยนต์ลดลง ซึ่งไทยสามารถนำผลจากการลดภาษีนำเข้าไปใช้ในการขยายผลผลิต และส่งออกสำหรับรถยนต์เพื่อเข้าถึงตลาดกลุ่มอาเซียน และผลดีอีกประการหนึ่งก็คือ ช่วยลดต้นทุนในการผลิตรถยนต์จากการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์จากประเทศในกลุ่ม ทำให้ไทยมีความได้เปรียบในด้านต้นทุนเพื่อสามารถเพิ่มการผลิตให้สูงขึ้น โดยไม่กระทบต่อต้นทุน และจากการเปิดการค้าเสรี ลดอัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วน ทำให้ไทยต้องเผชิญกับคู่แข่ง

ภายในกลุ่มอาเซียน จึงทำให้ต้องปรับตัวรับการแข่งขันที่เข้มข้นขึ้น โดยเร่งปรับปรุงศักยภาพและมาตรฐานการผลิต

ศึกษาถึงปัจจัยที่กำหนดปริมาณอุปสงค์การนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซี และเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซี ของอินโดนีเซียจากไทยซึ่งจะศึกษาในรายไตรมาส 1 – ไตรมาส 4 ในปีพ.ศ. 2546 – 2553 จะใช้วิธีวิเคราะห์เชิงปริมาณแบบจำลองในรูปสมการถดถอย เพื่อประมาณค่าสัมประสิทธิ์ของปัจจัยต่างๆ ที่มีผลกระทบต่อปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่ง โดยกำหนดให้ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ ดังนี้ ราคานำเข้ารถยนต์นั่งของอินโดนีเซียจากไทย ราคานำเข้ารถยนต์นั่งของ อินโดนีเซียจากญี่ปุ่น ผลผลิตมวลรวมภายในประเทศต่อหัวที่แท้จริงของประเทศอินโดนีเซีย (Real GDP Per Capita) อัตราแลกเปลี่ยนระหว่างเงินตราไทยกับสหรัฐ (บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ) และการเกิดภัยธรรมชาติในประเทศอินโดนีเซีย เช่น อุทกภัย แผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิด เป็นต้น

ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500ซีซีของอินโดนีเซียจากไทยได้แก่ ราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500ซีซีของอินโดนีเซียจากไทยและราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซีของอินโดนีเซียจากญี่ปุ่น แสดงให้เห็นว่าถ้อยคำสุดท้ายในข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) แล้วทำให้ผู้บริโภคนอินโดนีเซียจะเผชิญราคานำเข้าที่ต่ำลง ทำให้มีแนวโน้มที่จะนำเข้ารถยนต์เพิ่มขึ้น และจากการที่ลดอัตราภาษีศุลกากรนี้ ทำให้ระดับราคารถยนต์จากไทยเมื่อเปรียบเทียบกับญี่ปุ่นนั้นต่ำกว่า ทำให้ผู้บริโภคนอินโดนีเซียหันมาสนใจนำเข้ารถยนต์จากไทยมากขึ้น ทำให้ไทยมีแนวโน้มส่งออกรถยนต์ไปอินโดนีเซียมากขึ้นเช่นกัน

ส่วนปัจจัยที่มีผลต่อการนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซีของอินโดนีเซียได้แก่ ราคานำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซีของอินโดนีเซียจากไทยและผลผลิตมวลรวมภายในประเทศต่อหัวที่แท้จริงของประเทศอินโดนีเซีย (Real GDP Per Capita) ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ถ้อยคำสุดท้ายในข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) แล้วทำให้ผู้บริโภคนอินโดนีเซียจะเผชิญราคานำเข้าที่ต่ำลง และถ้ารายได้ของคนอินโดนีเซียเพิ่มขึ้นอีก ทำให้มีแนวโน้มที่จะนำเข้ารถยนต์

การวิจัยผลจากการลดอัตราภาษีศุลกากรนำเข้ารถยนต์นั่งของประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทยภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) ในปี พ.ศ. 2553 ผลการวิจัยพบว่า มูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซี ของประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทย หลังจากการลดภาษีศุลกากรภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) มีมูลค่าเพิ่มขึ้นจากปี 2552 เป็นมูลค่า 878,213,147.53 ดอลลาร์สหรัฐ ส่วนมูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซี ของประเทศอินโดนีเซียจากประเทศไทย หลังจากการลดภาษีศุลกากรภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) มีมูลค่าเพิ่มขึ้นจากปี 2552 เป็นมูลค่า 395,756,790.95 ดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งแสดงให้เห็นว่า หลังจากการลดภาษีศุลกากรภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) แล้วอินโดนีเซียจะนำเข้ารถยนต์จากไทยเพิ่มขึ้น นั่นเป็นเพราะราคาราคาเป็นปัจจัยที่สำคัญในการตัดสินใจนำเข้ารถยนต์ของอินโดนีเซีย ซึ่งการลดอัตราภาษีศุลกากรนำเข้ารถยนต์นั่ง จะเป็นแรงผลักดันให้คนอินโดนีเซียนำเข้ารถยนต์จากไทยมากขึ้น

ข้อเสนอแนะ

ในส่วนนี้เป็นการนำเสนอเกี่ยวกับข้อเสนอแนะ ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น 2 ส่วนคือ ส่วนแรกเกี่ยวกับข้อเสนอแนะจากการวิจัยครั้งนี้และส่วนที่สองเกี่ยวกับข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

ข้อเสนอแนะจากการวิจัยครั้งนี้

1. ตลาดอินโดนีเซีย เป็นตลาดที่มีแนวโน้มว่าจะนำเข้ารถยนต์นั่งเพิ่มขึ้น และจากการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่ออุปสงค์การนำเข้ารถยนต์นั่งของอินโดนีเซียจากไทย จะเห็นว่าราคาเป็นปัจจัยในการตัดสินใจในการนำเข้ารถยนต์ของคนอินโดนีเซีย ฉะนั้นการลดภาษีศุลกากรนำเข้าภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน ก็อาจจะไม่เพียงพอที่จะจูงใจความต้องการในการนำเข้ารถยนต์ของอินโดนีเซีย ดังนั้นถ้าไทยสามารถลดราคาราคาได้โดยผ่านการลดต้นทุนการผลิตจะทำให้ปริมาณและมูลค่าการนำเข้าของอินโดนีเซียจากไทยสูงขึ้น และป้องกันการแข่งขันทางด้านราคากันเองกับประเทศในกลุ่มอาเซียน ซึ่งไทยควรจะเร่งพัฒนาศักยภาพการผลิต เช่น ส่งเสริมด้านวิจัยพัฒนา เพื่อที่จะพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตที่มีคุณภาพและราคาถูก พัฒนาด้านแรงงานฝีมือและช่างเทคนิค เพื่อเพิ่มแรงงานให้มีความรู้ความเชี่ยวชาญ ให้เพียงพอต่อการผลิตรถยนต์ และปัจจัยที่

สำคัญอีกอย่างหนึ่งที่ส่งผลกระทบต่ออุปสงค์การนำเข้ารถยนต์ของอินโดนีเซียจากไทย ก็คือรายได้ของคนอินโดนีเซียซึ่งถ้ารายได้เพิ่มขึ้นอีก ทำให้มีแนวโน้มที่จะนำเข้ารถยนต์เพิ่มขึ้น ฉะนั้น นอกจากการลดภาษีแล้วทำให้ไทยส่งออกรถยนต์ไปอินโดนีเซียมากขึ้นแล้ว ไทยยังต้องติดตามข่าวสารด้านเศรษฐกิจ การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศอินโดนีเซีย เพื่อเตรียมพร้อมในการผลิตรถยนต์นั่งให้เพียงพอต่อความต้องการของคนอินโดนีเซียที่อาจจะเพิ่มขึ้น ถ้าประเทศมีระดับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้น ซึ่งอาจจะส่งผลต่อรายได้ของคนอินโดนีเซียที่เพิ่มขึ้นเช่นกัน

2. เมื่อลดภาษีศุลกากรนำเข้า ภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียนแล้วมูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซี เพิ่มขึ้นสูงกว่า รถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซี ฉะนั้นภาครัฐควรจะสนับสนุนการผลิตรถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซี พร้อมๆกับการผลิตรถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซี ด้วยเพื่อเป็นการเพิ่มส่วนแบ่งการตลาดของไทย และเพื่อรักษาตลาดอินโดนีเซีย ซึ่งเป็นตลาดที่สำคัญในการส่งออกรถยนต์นั่ง

ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาครั้งต่อไป

1. อินโดนีเซียเป็นทั้งประเทศคู่ค้า และประเทศคู่แข่งที่สำคัญ ในการส่งออกรถยนต์กับไทย ฉะนั้น ควรมีการทำการวิจัยเปรียบเทียบข้อดี ข้อด้อยระหว่างประเทศไทยกับอินโดนีเซียในการส่งออกรถยนต์ไปยังกลุ่มประเทศอาเซียน เพื่อให้รัฐบาลและผู้ผลิตนำข้อมูลนี้ ไปใช้เป็นแนวทางเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน

2. ในการวิจัยครั้งต่อไป ควรจะวิจัยในส่วนของการพาณิชย์และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาด 1 ตันด้วยไม่ว่าจะเป็นปัจจัยที่มีผลต่อการนำเข้า และผลจากการลดอัตราภาษีศุลกากรนำเข้าภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) เพื่ออาจจะเพิ่มขีดการแข่งขันด้านการผลิตและส่งออกรถยนต์ทั้งสองประเภทนี้ ไปยังกลุ่มประเทศอาเซียนได้มากขึ้น

เอกสารและสิ่งอ้างอิง

กระทรวงการต่างประเทศ. 2546. เขตการค้าเสรีอาเซียน ASEAN Free Trade Area. (Online).

<http://www.mfa.go.th>, 9 เมษายน 2555.

กระทรวงอุตสาหกรรม. 2553. รายงานสรุปภาวะเศรษฐกิจอุตสาหกรรมปี 2553 และแนวโน้มปี

2554. กรุงเทพมหานคร.

กระทรวงอุตสาหกรรม. 2554. ศักยภาพสินค้ายานยนต์ไทยภายใต้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน.

กรุงเทพมหานคร.

กรมส่งเสริมการลงทุน. 2553. โอกาสและสู่ทางการลงทุนของจีนในไทยอุตสาหกรรมยาน

ยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์. (Online). <http://www.chineseinfo.boi.go.th>, 10 เมษายน 2555.

ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย. 2553. ตลาดรถยนต์ในอินโดนีเซีย....โอกาส

ในการขยายตลาดของผู้ประกอบการไทย. (Online). www.exim.go.th, 21 กรกฎาคม 2554.

กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์ กระทรวงพาณิชย์. 2554. มูลค่าการนำเข้าส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วน

ของอินโดนีเซียจากประเทศไทย 2554. กรุงเทพมหานคร.

สถาบันยานยนต์. 2554. ภาวะอุตสาหกรรมยานยนต์ รายไตรมาสที่ 4. กรุงเทพมหานคร.

สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย. 2554. ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน. กรุงเทพมหานคร.

_____. 2553. ลุ้นส่งออกรถยนต์ปี 54 ทะลุ 1 ล้านคัน (Online).

<http://www.bangkokbiznews.com>, 2 สิงหาคม 2554.

_____. 2553. การลดภาษีสินค้าส่งออกและนำเข้าสำคัญของไทยที่ไทยให้ประเทศคู่เจรจาและ

ประเทศคู่เจรจาให้ไทยในกรอบ FTA ต่างๆ ปี 2010. (Online). <http://www.thaifta.com>,

10 เมษายน 2555.

_____. 2550. เขตการค้าอาเซียน(ASEAN Free Trade Area: AFTA) กับผลกระทบของเศรษฐกิจไทย. (Online). <http://www.tlaps.or.th.>, 2 สิงหาคม 2554.

คชินทร์ สุกุมลจันทร์. 2542. การวิเคราะห์อุปสงค์รถยนต์นั่งในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

จิตทิพย์ พึ่งอาศรัย. 2547. ผลจากการลดอัตราภาษีศุลกากรผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนที่มีต่อการนำเข้าผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังจากประเทศไทย. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

จิราวรรณ โกช่วย. 2552. การวิเคราะห์ความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบการส่งออกสินค้าที่สำคัญของไทยกลุ่มประเทศอาเซียนบวกสาม. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

ดร. นิลสุวรรณ ลีลารัศมี. 2553. สิทธิประโยชน์ทางภาษีจากการเป็นภาคี AFTA (Online). <http://www.newsser.fda.moph.go.th/IAHCP/001/files/Annex%202.5.doc.>, 10 เมษายน 2555

มัลลิกา อัสวราตระกุล. 2552. ศึกษาเรื่องผลจากการลดภาษีศุลกากรนำเข้ารถยนต์ของประเทศออสเตรเลีย. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

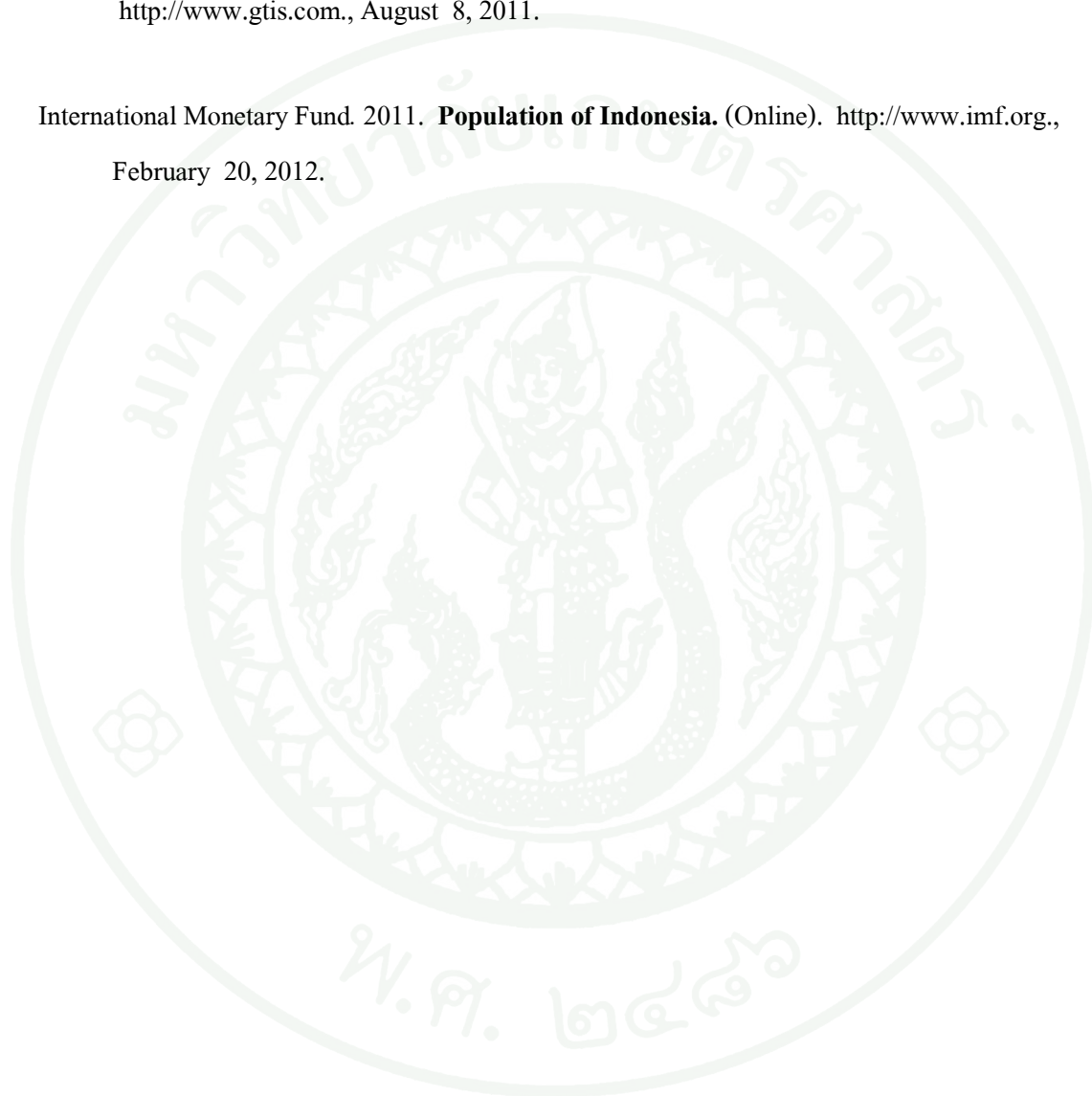
อังคณา เทียงเจริญ. 2546. การส่งออกส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์ภายใต้โครงการความร่วมมือทางด้านอุตสาหกรรมของอาเซียน. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

Asean Automotive Federation. 2011. Asean Automotive Federation statistic 2011. (Online). <http://www.asean-autofed.com.>, February 20, 2012.

Badan Pusat statistic. 2011. **Gross Domestic Product Per Capita.** (Online). www.bps.go.id,
February 20, 2012.

Global Trade Atlas. 2011. **Indonesia's Motor Vehicle Statistics.** (Online).
<http://www.gtis.com>, August 8, 2011.

International Monetary Fund. 2011. **Population of Indonesia.** (Online). <http://www.imf.org>,
February 20, 2012.







ตารางผนวกที่ 1 เหตุการณ์แผ่นดินไหวของประเทศอินโดนีเซีย

วัน เดือน ปี	ศูนย์กลาง/ ตำแหน่งที่รู้สึก	ขนาด/ความรุนแรง (ริกเตอร์)	บันทึกเหตุการณ์
22 ม.ค. 2546	เกาะสุมาตรา	7.0	รู้สึกได้บนอาคารสูงในหลายพื้นที่ ของกรุงเทพมหานครรวมทั้งหลาย จังหวัดในภาคใต้
26 ธ.ค. 2547	เกาะสุมาตรา	8.0	รู้สึกสั่นสะเทือนได้เกือบทุก จังหวัดในภาคใต้ รวมถึงอาคารสูง หลายแห่งใน กทม.และเกิดคลื่นสึ นามิก่อให้เกิดความเสียหายอย่าง มากบริเวณภาคใต้ ฟังตะวันตก มี ผู้เสียชีวิตกว่า 5,000 คน
1 ธ.ค. 2549	เกาะสุมาตรา	6.5	รู้สึกสั่นสะเทือนได้ที่ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา และ จ.นราธิวาส
12 ก.ย. 2550	ตอนใต้ของ เกาะสุมาตรา	8.4	รู้สึกสั่นสะเทือนได้บนอาคารสูง ในกรุงเทพมหานคร
28 ธ.ค. 2550	ตอนเหนือของ เกาะสุมาตรา	5.7	รู้สึกสั่นสะเทือนได้บนอาคารสูง จ.ภูเก็ต จ.พังงา
20 ก.พ. 2551	ตอนเหนือของ เกาะสุมาตรา	7.5	รู้สึกสั่นไหวบนตึกสูงในกรุงเทพฯ และ จ.ภูเก็ตอาจเกิดสึนามิขนาด เล็กบริเวณใกล้ศูนย์กลาง

ตารางผนวกที่ 1 (ต่อ)

วัน เดือน ปี	ศูนย์กลาง/ ตำแหน่งที่รู้จัก	ขนาด/ ความรุนแรง	บันทึกเหตุการณ์
30 ก.ย. 2552	ตอนกลางของ เกาะสุมาตรา	7.9	รู้จักสั่นไหวบนตึกสูงในกรุงเทพฯ ประเทศอินโดนีเซียมีผู้เสียชีวิต ประมาณ 1000 คน
9 พ.ค. 2553	ตอนเหนือของ เกาะสุมาตรา	7.3	รู้จักสั่นไหวได้บนอาคารสูงบางแห่ง ใน จ.ภูเก็ต, จ.พังงา, จ.สุราษฎร์ธานี, จ.สงขลา และ กทม.

ที่มา: สำนักเฝ้าระวังแผ่นดินไหว กรมอุตุนิยมวิทยา



ตารางผนวกที่ 2 ปริมาณและมูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซี
ของอินโดนีเซียจากไทย ไตรมาส 1 – ไตรมาส 4 ในปีพ.ศ. 2546 – 2553

ไตรมาส/ปี	ปริมาณการนำเข้า ¹ (คัน)	มูลค่าการนำเข้า ² (ดอลลาร์สหรัฐ)	ราคานำเข้า ³ (ดอลลาร์สหรัฐ)
1/2546	0	0	0
2/2546	2,298,915	27,558,711	11.99
3/2546	2,567,319	32,281,072	12.57
4/2546	1,205,572	36,149,826	29.99
1/2547	10,360	85,496,397	8,252.55
2/2547	610,029	53,666,691	87.97
3/2547	8,328	67,922,008	8,155.86
4/2547	14,875	67,922,008	3,815.14
1/2548	7,148	62,019,937	8,676.54
2/2548	7,983	70,513,320	8,832.93
3/2548	7,570	62,276,846	8,226.80
4/2548	4,908	39,089,851	7964.52
1/2549	6,275	59,716,823	9,516.63
2/2549	5,415	52,495,149	9,694.4
3/2549	3,239	31,830,126	9,827.15
4/2549	1,954	18,998,623	9,722.94
1/2550	98,094	40,826,929	416.20
2/2550	67,454	65,844,515	976.14
3/2550	137,548	71,171,483	517.43
4/2550	114,542	60,078,852	524.51
1/2551	168,885	71,492,481	423.32
2/2551	158,288	80,036,919	505.64
3/2551	138,600	72,997,729	526.68
4/2551	157,681	80,261,417	509.01
1/2552	1,991	20,431,612	10,261.98

ตารางผนวกที่ 2 (ต่อ)

ไตรมาส/ปี	ปริมาณการนำเข้า ¹ (ตัน)	มูลค่าการนำเข้า ² (ดอลลาร์สหรัฐ)	ราคานำเข้า ³ (ดอลลาร์สหรัฐ)
2/2552	3,824	32,560,677	8,514.82
3/2552	6,552	64,728,645	9,879.22
4/2552	5,738	57,904,133	10,091.34
1/2553	9,166	98,128,879	10,705.75
2/2553	9,782	106,510,708	10,888.44
3/2553	10,207	113,031,997	11,073.97
4/2553	9,761	112,806,416	11,556.85

หมายเหตุ: 3 = 2 / 1

ตารางผนวกที่ 3 ปริมาณและมูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซี
ของอินโดนีเซียจากไทย ไตรมาส 1 – ไตรมาส 4 ในปีพ.ศ. 2546 – 2553

ไตรมาส/ปี	ปริมาณการนำเข้า ¹ (คัน)	มูลค่าการนำเข้า ² (ดอลลาร์สหรัฐ)	ราคานำเข้า ³ (ดอลลาร์สหรัฐ)
1/2546	59,721	1,737,876	29.10
2/2546	467,811	7,793,189	16.66
3/2546	900,689	10,094,397	11.21
4/2546	462,286	7,309,492	15.81
1/2547	4,173	23,792,371	5,701.50
2/2547	67,811	18,621,844	274.61
3/2547	1,805	28,843,313	1,5979.67
4/2547	68,495	27,558,300	402.34
1/2548	106,674	33,236,455	311.57
2/2548	2,592	41,024,702	1,5827.43
3/2548	3,537	56,948,654	16,100.84
4/2548	2,269	35,379,220	15,592.43
1/2549	2,951	45,244,450	1,5331.90
2/2549	2,515	37,286,460	14,825.63
3/2549	308,398	44,881,891	145.53
4/2549	1,372	22,686,015	16,535
1/2550	1,733	27,329,337	15,769.95
2/2550	2,179	34,212,063	15,700.80
3/2550	2,615	41,203,979	15756.78
4/2550	2,437	42,136,518	17,290.30
1/2551	144,209	83,667,915	580.19
2/2551	7,523	88,646,588	11,783.41
3/2551	3,557	60,577,204	17,030.42
4/2551	1,136	18,435,384	16,228.33
1/2552	634	9,910,210	15,631.25

ตารางผนวกที่ 3 (ต่อ)

ไตรมาส/ปี	ปริมาณการนำเข้า ¹ (ตัน)	มูลค่าการนำเข้า ² (ดอลลาร์สหรัฐ)	ราคานำเข้า ³ (ดอลลาร์สหรัฐ)
2/2552	838	12,362,098	14,751.91
3/2552	2000	33,847,233	16,923.62
4/2552	1933	34,122,573	17,652.65
1/2553	3355	60,331,193	17,982.47
2/2553	2172	41,247,173	18,990.41
3/2553	3132	61,025,606	19,484.55
4/2553	2251	39,902,852	17,726.72

หมายเหตุ: 3 = 2 / 1

ที่มา: Global Trade Atlas Navigator (2554)

ตารางผนวกที่ 4 ปริมาณและมูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซี
ของอินโดนีเซียจากญี่ปุ่น ไตรมาส 1 – ไตรมาส 4 ในปีพ.ศ. 2546 – 2553

ไตรมาส/ปี	ปริมาณการนำเข้า ¹ (คัน)	มูลค่าการนำเข้า ² (ดอลลาร์สหรัฐ)	ราคานำเข้า ³ (ดอลลาร์สหรัฐ)
1/2546	149,149	1,464,707	9.82
2/2546	167,113	900,057	5.39
3/2546	324,982	1,955,691	6.02
4/2546	103,502	1,551,811	14.99
1/2547	15,303	1,558,337	101.83
2/2547	25,803	4,924,935	190.87
3/2547	17,818	10,435,091	585.65
4/2547	9,884	8,201,402	829.77
1/2548	10,313	5,548,925	538.05
2/2548	9,140	4,304,692	470.97
3/2548	10,035	4,984,989	496.76
4/2548	10,190	5,356,050	525.62
1/2549	771,621	59,716,823	12.84
2/2549	234,418	52,495,149	34.01
3/2549	7,932	31,830,126	999.51
4/2549	695,969	18,998,623	18.73
1/2550	391,854	39,665,416	101.22
2/2550	412,621	28,322,522	68.64
3/2550	159,068	37,721,583	237.14
4/2550	1,437,892	36,725,295	25.54
1/2551	2,134,514	53,172,941	24.91
2/2551	58,629	45,282,615	772.36
3/2551	329,674	41,428,018	125.66
4/2551	638	127,173	199.33
1/2552	9809	512,475	52.25

ตารางผนวกที่ 4 (ต่อ)

ไตรมาส/ปี	ปริมาณการนำเข้า ¹ (ตัน)	มูลค่าการนำเข้า ² (ดอลลาร์สหรัฐ)	ราคานำเข้า ³ (ดอลลาร์สหรัฐ)
2/2552	13	204,003	15,692.54
3/2552	14	198,641	14,188.64
4/2552	14	98,128,879	15,853.14
1/2553	28	106,510,708	16,234.89
2/2553	59	113,031,997	16,086.36
3/2553	23	112,806,416	19,724.39
4/2553	638	127,173	199.33

หมายเหตุ: 3 = 2 / 1

ที่มา: Global Trade Atlas Navigator (2554)

ตารางผนวกที่ 5 ปริมาณและมูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซี
ของอินโดนีเซียจากญี่ปุ่น ไตรมาส 1 – ไตรมาส 4 ในปีพ.ศ. 2546 – 2553

ไตรมาส/ปี	ปริมาณการนำเข้า ¹ (คัน)	มูลค่าการนำเข้า ² (ดอลลาร์สหรัฐ)	ราคานำเข้า ³ (ดอลลาร์สหรัฐ)
1/2546	215,669	3,127,499	14.50
2/2546	1,108,502	14,493,529	13.07
3/2546	1,303,804	9,699,109	7.44
4/2546	640,178	6,518,529	10.18
1/2547	42,144	13,123,886	311.41
2/2547	71,771	19,353,586	269.66
3/2547	33,648	15,178,706	451.10
4/2547	32,259	12,577,207	389.88
1/2548	35,314	19,599,976	555.02
2/2548	6,729	15,235,887	2,264.21
3/2548	3,189	13,857,648	4,345.45
4/2548	1,448	2,022,809	1,396.97
1/2549	401	5,114,585	12,754.58
2/2549	16,208	9,595,993	592.05
3/2549	1,061	14,177,049	13,361.97
4/2549	582	7,323,466	12,583.27
1/2550	827	12,097,155	14,627.75
2/2550	1,118	17,424,955	15,585.82
3/2550	1,706	27,233,947	15,963.63
4/2550	1,314	22,412,719	17,056.86
1/2551	22,428	20,234,881	902.22
2/2551	1,132	20,406,471	18,026.92
3/2551	98,913	29,887,751	302.16
4/2551	2,419	20,408,961	8,436.94
1/2552	761	13,761,342	18,083.24

ตารางผนวกที่ 5 (ต่อ)

ไตรมาส/ปี	ปริมาณการนำเข้า ¹ (ตัน)	มูลค่าการนำเข้า ² (ดอลลาร์สหรัฐ)	ราคานำเข้า ³ (ดอลลาร์สหรัฐ)
2/2552	1,188	18,874,144	15,887.33
3/2552	2,185	34,422,665	15,754.08
4/2552	4,429,842	58,492,010	13.20
1/2553	6,223,423	63,876,562	10.26
2/2553	5,235,733	76,670,227	14.64
3/2553	4,855,052	60,359,981	12.43
4/2553	2,814,670	40,767,632	14.48

หมายเหตุ: 3 = 2 / 1

ที่มา: Global Trade Atlas Navigator (2554)

ตารางผนวกที่ 6 ผลผลิตกัน้ำมวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยต่อหัวที่แท้จริงของอิน โดนีเซียและอัตรา
แลกเปลี่ยนเงินตราระหว่างไทยกับสหรัฐ ไตรมาส 1 – ไตรมาส 4 ในปีพ.ศ. 2546 –
2553

ไตรมาส/ปี	ผลผลิตกัน้ำมวลรวมภายในประเทศ ¹ เฉลี่ยต่อหัวที่แท้จริงของอินโดนีเซีย (ดอลลาร์สหรัฐ)	อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่าง ² ไทยกับสหรัฐ (บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ)
1/2546	185.8894	42.7560
2/2546	184.9545	42.1802
3/2546	186.9321	41.2690
4/2546	187.0321	39.7334
1/2547	189.3432	39.1663
2/2547	190.5521	40.2207
3/2547	190.4321	41.2531
4/2547	190.7763	40.2498
1/2548	191.4414	38.5662
2/2548	196.4331	40.0405
3/2548	202.3641	41.2869
4/2548	197.8680	40.9871
1/2549	199.9820	39.2882
2/2549	204.3781	38.0707
3/2549	212.8817	37.6430
4/2549	208.1878	36.5261
1/2550	210.5283	35.5442
2/2550	216.7659	34.6471
3/2550	225.2520	34.0075
4/2550	218.8992	33.8740
1/2551	221.8139	32.3743
2/2551	228.4365	32.2494
3/2551	237.4026	33.8319

ตารางผนวกที่ 6 (ต่อ)

ไตรมาส/ปี	ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ¹ เฉลี่ยต่อหัวที่แท้จริงของอินโดนีเซีย (ดอลลาร์สหรัฐ)	อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่าง ² ไทยกับสหรัฐ (บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ)
4/2551	228.4779	34.7976
1/2552	230.0388	35.2913
2/2552	235.8590	34.6777
3/2552	245.2075	33.9152
4/2552	239.0342	33.2589
1/2553	237.9247	32.848
2/2553	244.7163	32.3324
3/2553	253.5375	31.5874
4/2553	249.8953	29.9915

ที่มา: ¹BADAN PUSAT STATISTIC (2554)

²ธนาคารแห่งประเทศไทย (2554)



ตารางผนวกที่ 7 ผลการประมาณค่าแบบจำลองปัจจัยที่กำหนดปริมาณอุปสงค์การนำเข้ารถยนต์นั่ง
ที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซีของอินโดนีเซียจากไทย (ครั้งที่ 1)

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	49.88293	19.61468	2.543142	0.0176
LOG(ER)	3.979552	2.190918	1.816386	0.0813
LOG(P1)	0.119678	0.040430	2.960155	0.0066
LOG(PP)	-1.000126	0.046424	-21.54331	0.0000
LOG(Y)	3.385985	2.274109	1.488928	0.1490
DT	-0.028388	0.157894	-0.179794	0.8588
R-squared	0.972515	Mean dependent var		10.22030
Adjusted R-squared	0.967018	S.D. dependent var		2.080846
S.E. of regression	0.377904	Akaike info criterion		1.063632
Sum squared resid	3.570284	Schwarz criterion		1.341178
Log likelihood	-10.48629	F-statistic		176.9150
Durbin-Watson stat	1.538219	Prob(F-statistic)		0.000000

ตารางผนวกที่ 8 ผลการประมาณค่าแบบจำลองปัจจัยที่กำหนดปริมาณอุปสงค์การนำเข้ารถยนต์นั่ง
ที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซีของอินโดนีเซียจากไทย (ครั้งที่ 2)

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	48.17435	20.93353	2.301301	0.0308
LOG(ER)	3.807066	2.357663	-1.614763	0.1200
LOG(PI)	0.102727	0.044136	2.327480	0.0291
LOG(PP)	-1.003708	0.049244	-20.38236	0.0000
LOG(Y)	3.162205	2.435170	-1.298556	0.2070
DT	-0.004782	0.155588	-0.030733	0.9757
AR(1)	0.244055	0.208359	1.171320	0.2535
R-squared	0.970245	Mean dependent var		10.07271
Adjusted R-squared	0.962483	S.D. dependent var		1.944400
S.E. of regression	0.376616	Akaike info criterion		1.085784
Sum squared resid	3.262318	Schwarz criterion		1.412730
Log likelihood	-9.286763	F-statistic		124.9975
Durbin-Watson stat	1.920480	Prob(F-statistic)		0.000000
Inverted AR Roots	.24			

ตารางผนวกที่ 9 ผลการประมาณค่าแบบจำลองปัจจัยที่กำหนดปริมาณอุปสงค์การนำเข้ารถยนต์นั่ง
ที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซีของอินโดนีเซียจากไทย (ครั้งที่ 1)

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	20.06992	31.09760	0.645385	0.5243
LOG(PB)	-0.877181	0.078911	-11.11615	0.0000
LOG(Y)	0.527743	3.637732	0.145075	0.8858
LOG(ER)	1.913122	3.451239	-0.554329	0.5841
LOG(PN)	0.025505	0.048390	0.527085	0.6026
DT	-0.132003	0.255695	-0.516252	0.6100
R-squared	0.915768	Mean dependent var		8.958443
Adjusted R-squared	0.899570	S.D. dependent var		2.125864
S.E. of regression	0.673702	Akaike info criterion		2.215303
Sum squared resid	11.80073	Schwarz criterion		2.490128
Log likelihood	-29.44484	F-statistic		56.53436
Durbin-Watson stat	0.966179	Prob(F-statistic)		0.000000

ตารางผนวกที่ 10 ผลการประมาณค่าแบบจำลองปัจจัยที่กำหนดปริมาณอุปสงค์การนำเข้ารถยนต์
นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซีของอินโดนีเซียจากไทย (ครั้งที่ 2)

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	1.151978	8.753815	0.131597	0.8965
LOG(PB)	-0.978294	0.043252	-22.61833	0.0000
LOG(PN)	0.045679	0.046504	0.982263	0.3366
LOG(Y2)	2.867712	1.611365	1.779679	0.0889
AR(1)	0.758102	0.208851	3.629866	0.0015
AR(2)	-0.089323	0.259944	-0.343623	0.7344
AR(3)	-0.215982	0.185535	-1.164105	0.2569
R-squared	0.950201	Mean dependent var		8.582966
Adjusted R-squared	0.936619	S.D. dependent var		1.817354
S.E. of regression	0.457528	Akaike info criterion		1.480546
Sum squared resid	4.605294	Schwarz criterion		1.810583
Log likelihood	-14.46792	F-statistic		69.96268
Durbin-Watson stat	2.026610	Prob(F-statistic)		0.000000
Inverted AR Roots	.58-.46i	.58+.46i	-.40	

ตารางผนวกที่ 11 การตรวจสอบค่าความแปรปรวนของความคลาดเคลื่อน (Heteroskedasticity)
 ของสมการอุปสงค์การนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500
 ซีซี ของอินโดนีเซียจากไทย

White Heteroskedasticity Test:

F-statistic	1.702278	Probability	0.154061
Obs*R-squared	13.01270	Probability	0.162033

Test Equation:

Dependent Variable: RESID^2

Method: Least Squares

Date: 04/15/12 Time: 03:22

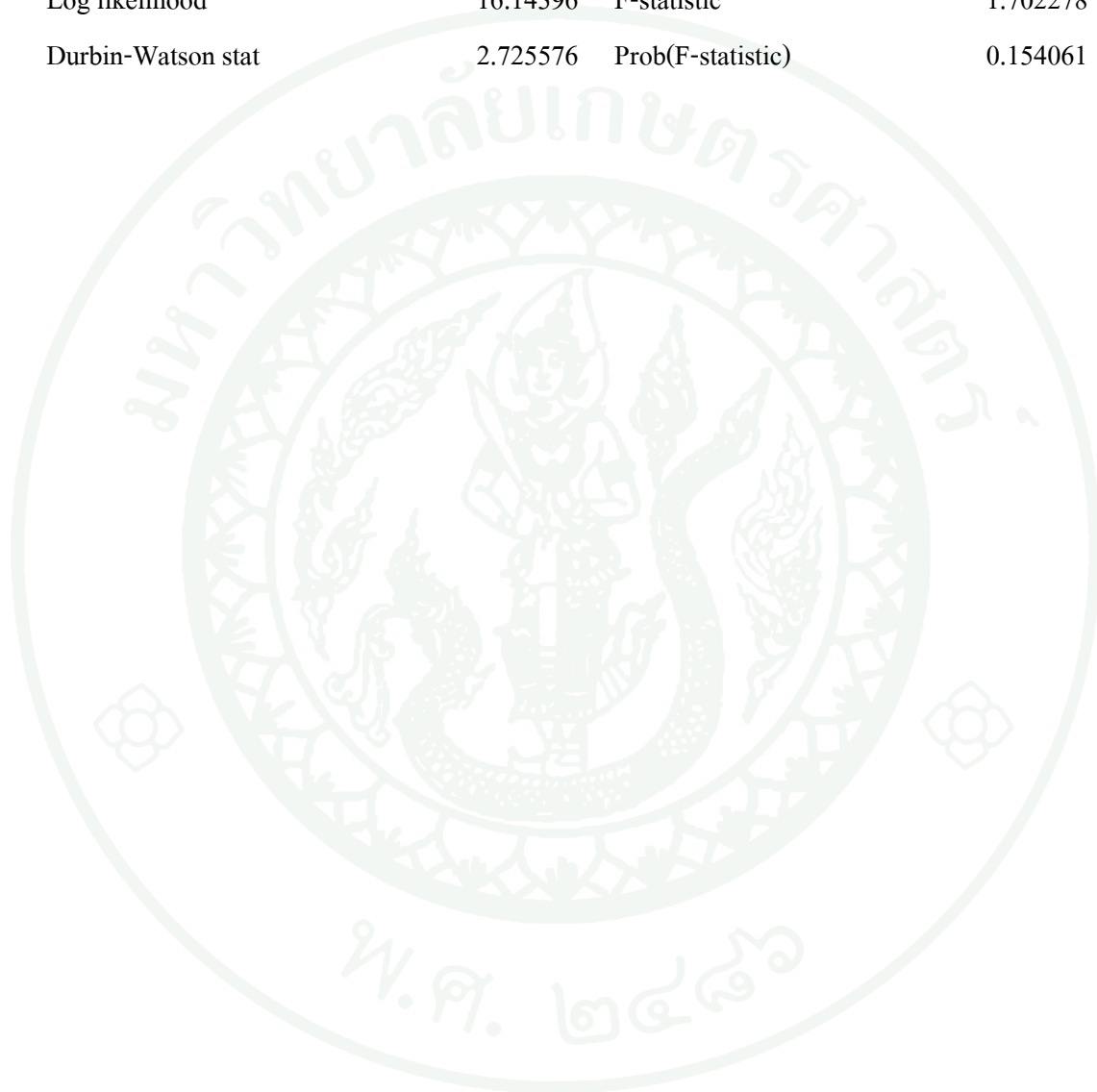
Sample: 2546Q3 2553Q4

Included observations: 30

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-113.3842	168.3920	-0.673334	0.5084
LOG(PI)	0.195585	0.128006	1.527938	0.1422
(LOG(PI))^2	-0.019364	0.010917	-1.773818	0.0913
LOG(PP)	-0.493116	0.250932	-1.965139	0.0634
(LOG(PP))^2	0.039825	0.018595	2.141673	0.0447
LOG(Y)	14.29389	72.97123	0.195884	0.8467
(LOG(Y))^2	-1.269351	6.756408	-0.187874	0.8529
LOG(ER)	42.11811	43.49112	0.968430	0.3444
(LOG(ER))^2	-5.969640	6.018836	-0.991826	0.3331
DT	-0.006163	0.083281	-0.074003	0.9417
R-squared	0.433757	Mean dependent var	0.108744	
Adjusted R-squared	0.178947	S.D. dependent var	0.190948	

ตารางผนวกที่ 11 (ต่อ)

S.E. of regression	0.173022	Akaike info criterion	-0.409597
Sum squared resid	0.598731	Schwarz criterion	0.057469
Log likelihood	16.14396	F-statistic	1.702278
Durbin-Watson stat	2.725576	Prob(F-statistic)	0.154061



ตารางผนวกที่ 12 การตรวจสอบค่าความแปรปรวนของความคลาดเคลื่อน (Heteroskedasticity)
 ของสมการอุปสงค์การนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000
 ซีซีของ อิน โคนีเซียจากไทย

White Heteroskedasticity Test:

F-statistic	0.959132	Probability	0.474851
Obs*R-squared	6.012981	Probability	0.421738

Test Equation:

Dependent Variable: RESID^2

Method: Least Squares

Date: 04/18/12 Time: 14:50

Sample: 2003Q4 2010Q4

Included observations: 29

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-6.843597	216.2306	-0.031650	0.9750
LOG(PB)	-0.404643	0.285732	-1.416165	0.1707
(LOG(PB))^2	0.024536	0.019668	1.247540	0.2253
LOG(PN)	0.097647	0.170045	0.574240	0.5716
(LOG(PN))^2	-0.007247	0.012968	-0.558813	0.5819
LOG(Y)	2.524840	79.51801	0.031752	0.9750
(LOG(Y))^2	-0.183648	7.303040	-0.025147	0.9802

R-squared	0.207344	Mean dependent var	0.158803
Adjusted R-squared	-0.008835	S.D. dependent var	0.233011
S.E. of regression	0.234038	Akaike info criterion	0.139840
Sum squared resid	1.205024	Schwarz criterion	0.469877
Durbin-Watson stat	1.968605	Prob(F-statistic)	0.474851

ตารางผนวกที่ 12 (ต่อ)

Durbin-Watson stat	1.968605	Prob(F-statistic)	0.474851
--------------------	----------	-------------------	----------



ตารางผนวกที่ 13 การตรวจสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ (Multicollinearity) ของ
สมการอุปสงค์การนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1000-1500 ซีซี
ของอินโดนีเซียจากไทย

correlation					
	LOG(PP)	LOG(PI)	LOG(ER)	LOG(Y)	DT
LOG(PP)	1	0.448414	-0.55093	0.691107	-0.07031
LOG(PI)	0.448414	1	-0.07956	0.17161	0.177713
LOG(ER)	-0.55093	-0.07956	1	-0.62518	0.157721
LOG(Y)	0.691107	0.17161	-0.62518	1	-0.08742
DT	-0.07031	0.177713	0.157721	-0.08742	1

ตารางผนวกที่ 14 การตรวจสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ (Multicollinearity) สมการ
อุปสงค์การนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 1500-3000 ซีซี ของ
อินโดนีเซียจากไทย

correlation			
	LOG(PP)	LOG(PI)	LOG(Y)
LOG(PP)	1	0.448414	-0.691107
LOG(PI)	0.58457	1	-0.171601
LOG(Y)	-0.691107	-0.171601	1

ประวัติการศึกษา และการทำงาน

ชื่อ-นามสกุล

นางสาวชนกพร ทองสุข

วัน เดือน ปี ที่เกิด

8 ธันวาคม พ.ศ. 2529

สถานที่เกิด

จังหวัดกรุงเทพมหานคร

ประวัติการศึกษา

คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรมและเทคโนโลยี
ภาควิชาเทคโนโลยีการพิมพ์และบรรจุภัณฑ์
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

