

แนวทางการปรับตัวของอุตสาหกรรมก่อสร้างงานเหล็ก และอุตสาหกรรมต่อและซ่อมเรือต่อการเปิดตลาดการค้า และการออกข้อจำกัดการนำเข้าเหล็ก

จากการที่ได้มีการศึกษาข้อมูลโครงการศึกษาผลกระทบจากการใช้มาตรการตอบโต้การทุ่มตลาดและการอุดหนุนเหล็กแผ่นรีดร้อนและเหล็กรูปพรรณรีดร้อนต่ออุตสาหกรรมต่อเรือ ซ่อมเรือ และการก่อสร้างงานเหล็กภายในประเทศ พบว่า อุตสาหกรรมต่อเรือ ซ่อมเรือ และการก่อสร้างงานเหล็กภายในประเทศของไทยได้รับผลกระทบจากการใช้มาตรการตอบโต้การทุ่มตลาด (AD) ที่รัฐบาลไทยเรียกเก็บจากการนำเข้าเหล็กจากต่างประเทศอย่างมาก โดยเฉพาะกรณีของเหล็กแผ่นรีดร้อนที่นำเข้าจากแหล่งสำคัญ เช่น ญี่ปุ่น จีน เกาหลี และไต้หวัน โดยประเทศไทยมีอัตราอากร AD ที่เรียกเก็บสำหรับการนำเข้าสูงกว่าต่างประเทศ เช่น มาเลเซีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป อินเดีย แคนาดา ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์ ขณะที่เหล็กรูปพรรณจะไม่ได้รับผลกระทบจากการเรียกเก็บอากร AD มากเมื่อเทียบกับเหล็กแผ่นรีดร้อน โดยมีอัตราอากร AD ที่เรียกเก็บจากเหล็กแผ่นรีดร้อนสูงถึงร้อยละ 30.9 ถึง 109.25 ของราคาสินค้านำเข้า (ขณะที่อากรขาเข้าไทยเรียกเก็บในอัตราร้อยละ 0 ถึง 10 เท่านั้น)

นอกจากนี้ แม้ว่าวิธีปฏิบัติในการพิจารณาตอบโต้การทุ่มตลาดหรือการอุดหนุนของไทยจะมีความสอดคล้องกับความตกลงฯ ขององค์การการค้าโลก และวิธีปฏิบัติของนานาประเทศโดยส่วนใหญ่ แต่ยังคงวิธีปฏิบัติในบางประเด็นที่แตกต่างจากนานาประเทศ ซึ่งมุ่งเน้นปกป้องอุตสาหกรรมผู้ผลิตเหล็กภายในประเทศ และส่งผลเสียต่ออุตสาหกรรมผู้ใช้เหล็กที่ต้องพึ่งพาการนำเข้าเหล็กจากต่างประเทศ โดยประเด็นสำคัญที่ไทยมีวิธีปฏิบัติที่แตกต่างจากนานาประเทศ ได้แก่

(1) กลุ่มสินค้าชนิดเดียวกัน (Like Product) ที่รัฐบาลไทยตีความว่าเห็นสมควรให้ใช้มาตรการ AD มีความครอบคลุมมากเกินไปเมื่อเปรียบเทียบกับกรณีของรัฐบาลต่างประเทศที่จะพิจารณาเฉพาะสินค้าที่มีลักษณะเหมือนกันจริงๆ โดยพิจารณาในเชิงรายละเอียดทั้งลักษณะกายภาพ โครงสร้างการผลิต กระบวนการผลิต ช่องทางการจำหน่าย การจับกลุ่มตลาดลูกค้า เป็นต้น ส่งผลให้ความครอบคลุมของมาตรการ AD ของไทยที่ใช้สำหรับเหล็กที่นำเข้ามีผลครอบคลุมอย่างกว้างขวาง ส่งผลกระทบต่อผู้ใช้เหล็ก

(2) รัฐบาลในต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น ออสเตรเลีย สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป จะในข้อมูลภาพรวมของอุตสาหกรรมที่จัดทำโดยหน่วยงานภาครัฐหรือหน่วยงานที่มีความเป็นกลางเพื่อสอบถามข้อมูลกับข้อมูลที่จัดทำโดยผู้ผลิตสินค้าที่ได้รับผลกระทบจากการทุ่มตลาดที่ชี้แนะเสนอต่อหน่วยงานรัฐเพื่อกล่าวหาและมุ่งเพื่อให้มีการใช้มาตรการ AD เพื่อกีดกันการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ

(3) รัฐบาลในต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศที่พัฒนาแล้ว จะให้ความสำคัญกับการใช้ข้อมูลของผู้ส่งออกต่างประเทศมาเป็นฐานในการคำนวณมูลค่าปกติ ราคาส่งออกในราคา Ex-factory ราคาทุ่มตลาด และส่วนเหลือทางการตลาด มากกว่าการใช้ข้อมูลต้นทุนการผลิตของผู้ผลิตภายในประเทศที่เป็นผู้ยื่นคำร้องขอให้ไต่สวนการทุ่มตลาด

แนวทางการปรับตัวของอุตสาหกรรมของอุตสาหกรรมก่อสร้างงานเหล็กและอุตสาหกรรมต่อและซ่อมเรือจากการเปิดตลาดการค้าและการออกข้อจำกัดนำเข้าเหล็กที่ใช้ในอุตสาหกรรมก่อสร้างงานเหล็กและอุตสาหกรรมต่อและซ่อมเรือ ประกอบด้วย

- (1) การขอให้รัฐบาลไทยพิจารณาไม่ต่ออายุการใช้มาตรการ AD สำหรับการนำเข้าสินค้าเหล็กและเหล็กกล้าที่เคยมีมาตรการเก็บ AD เกินกว่า 2 ครั้งติดต่อกัน
- (2) การขอให้รัฐบาลพิจารณาปรับลดการเก็บอากร AD ลง เนื่องจากเหล็กชนิดเดียวที่ผู้ส่งออกจากประเทศเดียวกันส่งออกไปทั่วโลก เช่น ยุโรป อเมริกาเหนือ อาเซียน ออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ จำนวนหลายรายการที่ไม่ถูกรัฐบาลประเทศผู้นำเข้าเรียกเก็บ AD ขณะที่ประเทศไทยเรียกเก็บอัตราอากร AD กับสินค้าของผู้ส่งออกดังกล่าวในอัตราสูงมาก
- (3) การขอให้รัฐบาลพิจารณาได้ส่วนผลกระทบจากการทุ่มตลาดโดยใช้ข้อมูลที่ได้รับจากผู้ส่งออกในต่างประเทศหรือผู้นำเข้าในประเทศไทยมากกว่าจะเชื่อข้อมูลของผู้ผลิตภายในประเทศที่จัดทำขึ้นเพื่อยื่นเสนอขอให้รัฐบาลใช้ข้อมูลดังกล่าวเป็นแหล่งอ้างอิงเพื่อเก็บอากร AD ในอัตราสูงเพื่อสกัดการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ นอกจากนี้ ภาครัฐควรมีการจัดทำฐานข้อมูลภาพรวมอุตสาหกรรมการผลิตเหล็กและอุตสาหกรรมผู้ใช้เหล็กที่ดำเนินการโดยหน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานที่มีความเป็นกลางเพื่อสอบทานความถูกต้องของข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยภาคเอกชนที่เป็นผู้ผลิตสินค้าภายในประเทศ
- (4) อุตสาหกรรมผู้ใช้เหล็ก อาทิ อุตสาหกรรมก่อสร้างงานเหล็ก อุตสาหกรรมต่อและซ่อมเรือ และอุตสาหกรรมผลิตเครื่องจักรกลการเกษตร อุตสาหกรรมยานยนต์ ควรมีการรวมตัวกันมากขึ้นเพื่อต่อรองกับอุตสาหกรรมผู้ผลิตเหล็ก และรวมตัวกันให้ข้อมูลและข้อเท็จจริงเรื่องโครงสร้างต้นทุนวัตถุดิบเหล็ก และผลกระทบอันเกิดจากการออกมาตรการเก็บ AD ทำให้ต้นทุนการผลิตสูงขึ้น และส่งผลให้ความสามารถในการแข่งขันลดลง เนื่องจากประเทศคู่แข่ง เช่น เวียดนาม มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ จีน เกาหลีใต้ เป็นต้นไม่เก็บอากร AD

