

รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการศึกษาผลกระทบจากการจัดทำเขตการค้าเสรี
ไทย-ออสเตรเลีย

ฉบับที่ 3

อุตสาหกรรมรถยนต์ และส่วนประกอบ
อุตสาหกรรมเม็ดพลาสติกและผลิตภัณฑ์พลาสติก
อุตสาหกรรมยางรถยนต์และถุงมือยาง

เสนอ

กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ

กระทรวงพาณิชย์

จัดทำโดย

คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

มิถุนายน 2547

ผู้วิจัย

ผศ.ดร.สมชนก คุ่มพันธุ์

นายสรรจร แสน โสกา

นักวิจัย

ผู้ช่วยวิจัย

รายชื่องานวิจัย

- ฉบับที่ 1 ภาพรวม โดย รศ.ดร.โสทธิธร มัลลิกะมาส
- ฉบับที่ 2 อุตสาหกรรมอาหารทะเลกระป๋องและแปรรูป
อุตสาหกรรมเหล็กและผลิตภัณฑ์เหล็ก โดย ผศ.ดร.จูน เจริญเสียง
- ฉบับที่ 3 อุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบ
อุตสาหกรรมเม็ดพลาสติกและผลิตภัณฑ์พลาสติก
อุตสาหกรรมยางรถยนต์และถุงมือยาง โดย ผศ.ดร.สมชนก คุ่มพันธุ์
- ฉบับที่ 4 อุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม
อุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับ
อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ โดย อ.ดร.ชโยดม สรรพศรี
- ฉบับที่ 5 อุตสาหกรรมนมและผลิตภัณฑ์ อุตสาหกรรมเนื้อโค
อุตสาหกรรมวิสกีและไวน์ โดย ผศ.ศิริมา บุญนาค
รศ.ดร.โสทธิธร มัลลิกะมาส
- ฉบับที่ 6 ภาคบริการ โดย ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพัศตรา

คำนำ

รายงานผลการวิจัย เรื่อง โครงการศึกษาผลกระทบจากการจัดทำเขตการค้าเสรี (FTA) ไทย-ออสเตรเลีย ซึ่งจัดทำโดยโครงการ CAMGEM และศูนย์วิจัยเศรษฐศาสตร์ คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โครงการศึกษานี้ได้รับเงินสนับสนุนจากกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลวิเคราะห์ (1) ผลกระทบทางเศรษฐกิจระดับมหภาคจากการปรับลดภาษีตามกรอบการลดภาษี (2) ศึกษาวิเคราะห์ (2) ผลกระทบของการปรับลดภาษี และมาตรการที่ไม่ใช่ภาษีตามกรอบการเจรจาต่อกลุ่มสินค้าส่งออก 8 กลุ่ม กลุ่มสินค้านำเข้า 5 กลุ่มของไทย (3) โอกาส และอุปสรรคของการประกอบธุรกิจ และทำงานในภาคธุรกิจบริการของไทยและออสเตรเลีย และ (4) เสนอแนะแนวทางการปรับตัวของสินค้าส่งออก นำเข้า และบริการที่ได้รับผลกระทบจากการทำเขตการค้าเสรี

รายงานฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของรายงานผลงานวิจัยซึ่งนำเสนอการศึกษาและการวิเคราะห์ของผลกระทบจากการทำเขตการค้าเสรีไทย – ออสเตรเลียต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ และส่วนประกอบ อุตสาหกรรมเม็ดพลาสติกและผลิตภัณฑ์พลาสติก และอุตสาหกรรมยางรถยนต์และถุงมือยาง ตลอดจนขอเสนอแนะในการปรับตัวของอุตสาหกรรม

คณะผู้วิจัยโครงการใคร่ขอขอบพระคุณ นางสาวชุตติมา บุญยประภัศร รองอธิบดีกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ นางเพ็ญพรรณ แก้วฟ้า นาคอดล ประธานคณะกรรมการตรวจรับงานจ้าง รวมถึงคณะกรรมการตรวจรับงานจ้าง และนางสาวสุดา เขมาทนต์ ที่ได้ช่วยให้คำชี้แนะ อนุเคราะห์ข้อมูล และช่วยในการประสานงาน ทำให้การวิจัยเป็นไปอย่างราบรื่น ขอขอบคุณผู้ทรงคุณวุฒิจากทั้งภาครัฐและเอกชนหลายท่านที่ได้มาให้ความคิดเห็นที่มีคุณค่าแก่งานวิจัยนี้มาโดยตลอด สุดท้ายขอขอบคุณนางสาวนัตดาเนตร ชีนวนิช นายสกรรจ์ แสนโสภาน นายวุฒิพงษ์ เลิศอนเนกศิลป์ นายณัฐพงศ์ ฐีชี้อ และนางสาวณัฐพร สังข์แก้ว ผู้ช่วยวิจัยที่มีส่วนช่วยทำให้งานวิจัยสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

คณะเศรษฐศาสตร์หวังเป็นอย่างยิ่งว่า รายงานผลการวิจัยฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ ในการจัดทำเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและออสเตรเลีย ตลอดจนการเจรจาการค้าในกรอบต่างๆ ซึ่งอาจเกิดขึ้นในอนาคต

คณะผู้วิจัย

มิถุนายน 2547

สารบัญ

	หน้า
คณะผู้วิจัย	ก
รายชื่องานวิจัย	ข
คำนำ	ค
สารบัญ	ง
สารบัญตาราง	ช
สารบัญรูปภาพ	ญ
บทสรุปผู้บริหาร	ฎ
บทที่ 1 รถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	
1.1 กรอบการวิจัย	1
1.2 โครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบของไทย	1
1.2.1 ความสำคัญต่อเศรษฐกิจภายในประเทศ	1
1.2.2 วิวัฒนาการของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย	3
1.2.3 โครงสร้างการผลิต	4
1.2.4 การจ้างงาน	10
1.2.5 การลงทุน	11
1.2.6 ยุทธศาสตร์และวิสัยทัศน์ของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย	13
1.3 โครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบของออสเตรเลีย	14
1.3.1 ความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศออสเตรเลีย	15
1.3.2 การผลิต	15
1.3.3 การจ้างงาน	18
1.3.4 การลงทุน	18
1.3.5 วิสัยทัศน์ประเทศออสเตรเลีย และนโยบายของภาครัฐ	19
1.4 อุปสงค์ในไทยและออสเตรเลีย	21
1.5 การค้าระหว่างประเทศของไทยและออสเตรเลีย	27
1.5.1 การค้าระหว่างประเทศของไทย	27
1.5.2 การค้าระหว่างประเทศของออสเตรเลีย	33
1.6 คู่แข่งรถยนต์และส่วนประกอบของไทยในออสเตรเลีย	38
1.6.1 อุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบของประเทศเยอรมนี	38
1.6.2 อุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบของประเทศญี่ปุ่น	39
1.6.3 อุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบของประเทศเกาหลีใต้	43

1.6.4 อุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบของประเทศสหรัฐอเมริกา	47
1.7 กติกาภาษีและที่มิใช่ภาษีที่เปลี่ยนแปลง	50
1.7.1 มาตรการด้านภาษี	50
1.7.2 มาตรการที่มิใช่ภาษี	57
1.8 ผลกระทบจากการเปิดการค้าเสรีต่ออุปสงค์ในออสเตรเลียและอุปสงค์ในไทย	59
1.9 ข้อเสนอแนะและสรุป	61
บทที่ 2 เม็ดพลาสติกและผลิตภัณฑ์พลาสติก	
2.1 กรอบการวิจัย	63
2.2 โครงสร้างอุตสาหกรรมในประเทศไทย	63
2.3 โครงสร้างอุตสาหกรรมในออสเตรเลีย	65
2.4 อุปสงค์ในออสเตรเลีย	68
2.5 การค้าระหว่างประเทศของไทย	70
2.6 การนำเข้าของออสเตรเลีย	72
2.7 กติกาภาษีที่เปลี่ยน	77
2.8 ผลกระทบจากการเปิดการค้าเสรีต่อผู้ส่งออก และผู้ผลิต	80
2.9 สรุปและข้อเสนอแนะ	82
บทที่ 3 ยางรถยนต์และถุงมือยาง	
3.1 ยางรถยนต์	
3.1.1 กรอบการวิจัย	85
3.1.2 โครงสร้างอุตสาหกรรมยางล้อยานยนต์ของประเทศไทย	85
3.1.3 โครงสร้างอุตสาหกรรมยางล้อยานยนต์ของออสเตรเลีย	88
3.1.4 อุปสงค์ในออสเตรเลีย	89
3.1.5 การค้าระหว่างประเทศของไทย	92
3.1.6 การนำเข้าของออสเตรเลีย	93
3.1.7 กติกาภาษีที่เปลี่ยนและมาตรการกีดกันทางการค้าที่มีใช่ภาษีที่อาจเกิดขึ้น	95
3.1.8 ผลกระทบจากการเปิดการค้าเสรีต่อผู้ส่งออกและผู้ผลิต	97
3.1.9 สรุปและข้อเสนอแนะ	99
3.2 ถุงมือยาง	
3.2.1 กรอบการวิจัย	100
3.2.2 โครงสร้างอุตสาหกรรมถุงมือยางในประเทศไทย	100
3.2.3 โครงสร้างอุตสาหกรรมถุงมือยางในออสเตรเลีย	103
3.2.4 อุปสงค์ในออสเตรเลีย	103

3.2.5 การค้าระหว่างประเทศของไทย	104
3.2.6 การนำเข้าของออสเตรเลีย	105
3.2.7 กติกาภาษีที่เปลี่ยน	108
3.2.8 ผลกระทบจากการเปิดการค้าเสรีต่อผู้ส่งออกและผู้ผลิต	109
3.2.9 สรุปและข้อเสนอแนะ	111
บรรณานุกรม	113

ภาคผนวก ก. สรุปผลการสัมมนา

สารบัญญัตินี้

หน้า

บทที่ 1 รถยนต์และส่วนประกอบ

ตารางที่ 1.1 ปริมาณการผลิตรถยนต์ของไทยแยกตามประเภท ตั้งแต่ปี 1995 – 2002	5
ตารางที่ 1.2 แสดงอัตราการจ้างงานในการผลิตรถยนต์และชิ้นส่วน ในช่วงปี 1990-2000	10
ตารางที่ 1.3 การเข้ามาลงทุนของบริษัทผู้ประกอบรถยนต์ต่างชาติ	11
ตารางที่ 1.4 แสดงการลงทุนในกิจการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์	13
ตารางที่ 1.5 ปริมาณการผลิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคลในออสเตรเลีย แยกตามรุ่น ปริมาณการบริโภคในประเทศ และปริมาณการส่งออก (ปี 1995-2001)	16
ตารางที่ 1.6 การจ้างงานในอุตสาหกรรมยานยนต์ของออสเตรเลีย	18
ตารางที่ 1.7 แสดงยอดจำหน่ายรถยนต์รวมในช่วงปี 1996-2003	21
ตารางที่ 1.8 แสดงยอดจำหน่ายรถกระบะและรถเพื่อการพาณิชย์อื่น ในช่วงปี 1996-2003	22
ตารางที่ 1.9 แสดงการเปรียบเทียบส่วนแบ่งตลาดยี่ห้อรถต่างๆ ในปี 1990 กับปี 2001	24
ตารางที่ 1.10 แสดงยอดจำหน่ายรถยนต์รวม ในช่วงปี 1994-2001	25
ตารางที่ 1.11 แสดงยอดจำหน่ายรถเพื่อการพาณิชย์ของออสเตรเลีย ในช่วงปี 1994-2001	26
ตารางที่ 1.12 ตารางแสดงสัดส่วนการตลาดของรถยนต์ยี่ห้อต่างๆในประเทศออสเตรเลีย	26
ตารางที่ 1.13 แสดงมูลค่าการส่งออกรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (HS 8703) ของไทย	27
ตารางที่ 1.14 แสดงมูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล (HS 8703) ของไทย	28
ตารางที่ 1.15 แสดงดุลการค้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล (HS 8703) ของไทยกับประเทศต่างๆ	28
ตารางที่ 1.16 แสดงดุลการค้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล (HS 8703) ระหว่างประเทศไทยกับประเทศออสเตรเลีย	29
ตารางที่ 1.17 แสดงมูลค่าการส่งออกรถยนต์ส่วนบุคคลขนาดเครื่องยนต์ 3000 ซีซีขึ้นไป(HS870324) ของไทย	29
ตารางที่ 1.18 แสดงสถิติมูลค่านำเข้ารถยนต์ขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 3000 ซีซีของไทยช่วงปี 1999-2003	30
ตารางที่ 1.19 แสดงดุลการค้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล (HS 870324) ของไทยกับประเทศต่างๆ	30
ตารางที่ 1.20 แสดงดุลการค้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลขนาดเครื่องยนต์ 3000 ซีซีขึ้นไป (HS 870324) ระหว่างประเทศไทยกับประเทศออสเตรเลีย	31
ตารางที่ 1.21 แสดงมูลค่าการส่งออกรถกระบะ (HS 8704) ของไทย	31
ตารางที่ 1.22 แสดงสถิติมูลค่านำเข้ารถกระบะ (HS 8704) ของไทยในช่วง 1999-2003	32
ตารางที่ 1.23 แสดงดุลการค้ารถกระบะ(HS 8704) ของไทยกับประเทศต่างๆ	32
ตารางที่ 1.24 แสดงดุลการค้ารถกระบะ (HS 8704) ระหว่างประเทศไทยกับประเทศออสเตรเลีย	33
ตารางที่ 1.25 แสดงการส่งออกรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (HS 8703) ของออสเตรเลีย	33
ตารางที่ 1.26 แสดงสถิติมูลค่านำเข้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล (HS 8703) ของออสเตรเลียในช่วง 1999-2003	34

ตารางที่ 1.27 แสดงการส่งออกรถยนต์นั่งส่วนบุคคลขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 3000 ซีซีของออสเตรเลีย	35
ตารางที่ 1.28 แสดงสถิติมูลค่านำเข้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลขนาดเครื่องยนต์สูงกว่า 3000 ซีซีของออสเตรเลียในช่วง 1999-2003	36
ตารางที่ 1.29 แสดงการส่งออกกระบะ (HS 8704) ของออสเตรเลีย	37
ตารางที่ 1.30 แสดงสถิติมูลค่านำเข้ากระบะของออสเตรเลียในช่วง 1999-2003	38
ตารางที่ 1.31 แสดงลำดับตลาดสำคัญในการส่งออกรถยนต์ของประเทศญี่ปุ่น	41
ตารางที่ 1.32 แสดงลำดับแหล่งนำเข้ารถยนต์ที่สำคัญของประเทศญี่ปุ่น	42
ตารางที่ 1.33 ปริมาณการผลิตรถยนต์แยกตามประเภทของประเทศเกาหลีใต้ปี 1997-2001	44
ตารางที่ 1.34 ปริมาณการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ของเกาหลีใต้	45
ตารางที่ 1.35 มูลค่าการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ของเกาหลีใต้	45
ตารางที่ 1.36 แสดงอัตราภาษีรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและรถกระบะของออสเตรเลียกับเขตการค้าเสรีอื่นๆ	51
ตารางที่ 1.37 แสดงอัตราภาษีปัจจุบันที่ออสเตรเลียเสนอปรับลดภาษีเหลือร้อยละ 0	51
ตารางที่ 1.38 เปรียบเทียบอัตราภาษีรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและส่วนประกอบ (HS 8703) ที่ได้รับการปรับลดภาษีจากออสเตรเลีย กับมูลค่าการนำเข้าของออสเตรเลียจากไทยในช่วงปี 1999-2003	52
ตารางที่ 1.39 แสดงอัตราภาษีปัจจุบันที่ออสเตรเลียเสนอปรับลดภาษีเหลือร้อยละ 0	53
ตารางที่ 1.40 เปรียบเทียบอัตราภาษีรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและส่วนประกอบ (HS 8703) ที่ได้รับการปรับลดภาษีจากออสเตรเลีย กับมูลค่าการนำเข้าของออสเตรเลียจากไทยในช่วงปี 1999-2003	54
ตารางที่ 1.41 แสดงการขอเสนอการปรับลดภาษีของไทย	55
ตารางที่ 1.42 แสดงมูลค่านำเข้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลและส่วนประกอบ (HS 8703) จากออสเตรเลีย	56
ตารางที่ 1.43 แสดงอัตราภาษีที่ปรับลดเพื่อการพาณิชย์ให้ออสเตรเลีย	56
ตารางที่ 1.44 แสดงมูลค่านำเข้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลและส่วนประกอบ (HS 8703) จากออสเตรเลีย	57
บทที่ 2 พลาสติกและผลิตภัณฑ์พลาสติก	
ตารางที่ 2.1 ผู้ผลิตผลิตภัณฑ์พลาสติกรายสำคัญของออสเตรเลีย และผลิตภัณฑ์หลัก	67
ตารางที่ 2.2 แสดงมูลค่าการส่งออกสินค้าเม็ดพลาสติก HS 3901 ของไทย: โพลีเมอร์ของเอทิลีนในลักษณะขั้นปฐม	70
ตารางที่ 2.3 แสดงมูลค่าการส่งออกสินค้าเม็ดพลาสติก HS 3907 ของไทย: โพลีเอทิลีน โพลีโพรพิลีน และอีพอกไซด์เรซิน ในลักษณะขั้นปฐม โพลีคาร์บอเนต แอลคิลเรซิน โพลีแอลิลเอสเทอร์ และโพลีเอสเทอร์อื่น ๆ ในลักษณะขั้นปฐม	71
ตารางที่ 2.4 แสดงมูลค่าการส่งออกผลิตภัณฑ์พลาสติก HS 3923 ของไทย: ของที่ใช้ลำเลียงสินค้าหรือบรรจุสินค้า รวมทั้งจุก ฝา และที่ปิดครอบอื่น ๆ ทำด้วยพลาสติก	71
ตารางที่ 2.5 แสดงมูลค่าการนำเข้าสินค้าเม็ดพลาสติก HS 3901 ของออสเตรเลีย: โพลีเมอร์ของเอทิลีน ในลักษณะขั้นปฐม	73
ตารางที่ 2.6 แสดงมูลค่าการนำเข้าสินค้าเม็ดพลาสติก HS 390740 ของออสเตรเลีย: โพลีคาร์บอเนต	73

ตารางที่ 2.7 แสดงมูลค่าการนำเข้าสินค้าเม็ดพลาสติก HS 390760 ของออสเตรเลีย: โพลีเอทิลีนเทเรพทาเลต และโพลีเอสเตอร์อื่น ๆ	74
ตารางที่ 2.8 แสดงมูลค่าการนำเข้าผลิตภัณฑ์พลาสติก HS 392321 ของออสเตรเลีย: กระสอบและถุงที่ทำด้วยโพลีเมอร์ของเอทิลีน	74
ตารางที่ 2.9 ราคาเฉลี่ยเปรียบเทียบของ HS 3901 ที่ออสเตรเลียนำเข้าจากประเทศต่าง ๆ : โพลีเมอร์ของเอทิลีน ในลักษณะขั้นปฐุม	75
ตารางที่ 2.10 แสดงราคาค่าเฉลี่ยเปรียบเทียบของ HS 390740 ที่ออสเตรเลียนำเข้าจาก ประเทศต่างๆ: โพลีคาร์บอนเนต	75
ตารางที่ 2.11 แสดงราคาเฉลี่ยเปรียบเทียบของ HS 390760 ที่ออสเตรเลียนำเข้าจาก ประเทศต่าง ๆ: โพลีเอทิลีนเทเรพทาเลต และโพลีเอสเตอร์อื่น ๆ	76
ตารางที่ 2.12 แสดงราคาเฉลี่ยเปรียบเทียบของ HS 392321 ที่ออสเตรเลียนำเข้าจาก ประเทศต่าง ๆ: กระสอบและถุงที่ทำด้วยโพลีเมอร์ของเอทิลีน	76

บทที่ 3 ยางรถยนต์และถุงมือยาง

ตารางที่ 3.1 แสดงกำลังการผลิตและจำนวนโรงงานที่ผลิตยางล้อรถยนต์ของประเทศไทยเทียบกับ ประเทศในเอเชีย (พ.ศ.2544)	86
ตารางที่ 3.2 แสดงข้อมูลเกี่ยวกับอุตสาหกรรมยางล้อยานยนต์ของออสเตรเลีย	88
ตารางที่ 3.3 แสดงสัดส่วนการนำเข้าและการส่งออกยางล้อยานยนต์ต่อความต้องการใช้ภายใน ประเทศออสเตรเลีย (ค.ศ.1997-ค.ศ.2003)	90
ตารางที่ 3.4 แสดงอุปสงค์ในยางล้อยานยนต์ของประเทศออสเตรเลีย และอัตราการเติบโต	90
ตารางที่ 3.5 แสดงปริมาณการผลิตรถยนต์ในประเทศออสเตรเลีย และอัตราการเปลี่ยนแปลง	91
ตารางที่ 3.6 แสดงมูลค่าการส่งออกยางล้อยานยนต์แยกตามประเภท (พ.ศ.2540-พ.ศ.2544)	92
ตารางที่ 3.7 การส่งออกยางนอกชนิดอัดลม ที่เป็นของใหม่ (HS 4011) ของไทย ค.ศ. 2002	93
ตารางที่ 3.8 แสดงการนำเข้ายางนอกชนิดอัดลม ที่เป็นของใหม่ (HS 4011) ของออสเตรเลีย ค.ศ. 2002	94
ตารางที่ 3.9 แสดงรายชื่อผู้ประกอบการสินค้าถุงมือยางที่สำคัญของประเทศไทย	102
ตารางที่ 3.10 แสดงปริมาณการผลิต การส่งออก การนำเข้า และการใช้ถุงมือยางในการแพทย์ พ.ศ.2544	103
ตารางที่ 3.11 แสดงมูลค่าการส่งออกสินค้าถุงมือยาง (HS 4015) ของไทยไปยังตลาดหลัก	104
ตารางที่ 3.12 แสดงมูลค่าการนำเข้าสินค้าถุงมือยาง HS 4015 ของออสเตรเลีย	105

สารบัญรูปภาพ

หน้า

บทที่ 1 รถยนต์และส่วนประกอบ

รูปที่ 1.1	ผังโครงสร้างกระบวนการผลิตรถยนต์ของไทย	2
รูปที่ 1.2	การเปลี่ยนแปลงนโยบาย ข้อบังคับและผลการดำเนินการของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย	3
รูปที่ 1.3	รายชื่อและกำลังการผลิตของบริษัทประกอบรถยนต์ในประเทศไทย	6
รูปที่ 1.4	แสดงประมาณการผลิตรถยนต์ของกลุ่มประเทศอาเซียน ในปี 2005	6
รูปที่ 1.5	สถานที่ตั้งบริษัทผู้ประกอบยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วน	10
รูปที่ 1.6	การลงทุนขนาดใหญ่ในอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยช่วงปี 1999-2002	12
รูปที่ 1.7	แสดงแนวโน้มอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์ของประเทศออสเตรเลีย	50

บทที่ 2 พลาสติกและผลิตภัณฑ์พลาสติก

รูปที่ 2.1	แสดงสัดส่วนการใช้พลาสติกในอุตสาหกรรมต่างๆ	69
------------	---	----

บทสรุปผู้บริหาร

โครงการศึกษาผลกระทบจากการจัดทำเขตการค้าเสรี

ไทย – ออสเตรเลีย

(อุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบ อุตสาหกรรมเม็ดพลาสติกและผลิตภัณฑ์พลาสติก

อุตสาหกรรมยางรถยนต์และถุงมือยาง)

เม็ดพลาสติก/ยางรถยนต์และถุงมือยาง

สำหรับอุตสาหกรรมพลาสติกประเภทเม็ดพลาสติก (HS 3901, HS 3907) และบรรจุภัณฑ์ประเภทกระสอบและถุงพลาสติกที่ทำด้วยโพลีเอสเตอร์ของเอทิลีน (HS 392321) นั้น พบว่า ประเทศออสเตรเลียจำเป็นต้องพึ่งพาการนำเข้าทั้งเม็ดพลาสติกและบรรจุภัณฑ์พลาสติกจากต่างประเทศ ซึ่งประเทศไทยเป็นผู้ส่งออกให้ออสเตรเลียในอันดับต้นๆ โดยไทยมีคู่แข่งคือประเทศสหรัฐฯ เกาหลีใต้ และเยอรมนี ในผลิตภัณฑ์เม็ดพลาสติก และในบรรจุภัณฑ์ประเภทกระสอบและถุงพลาสติกที่ทำด้วยโพลีเอสเตอร์ของเอทิลีน มีประเทศคู่แข่งคือ จีนและมาเลเซีย

จากการวิเคราะห์ถึงผลกระทบของการเปิดการค้าเสรีต่อปริมาณการนำเข้าของออสเตรเลียจากไทยพบว่า ปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์เม็ดพลาสติกที่เป็นโพลีเอสเตอร์ของเอทิลีน (HS 3901) ไม่ขึ้นกับการปรับตัวด้านราคา ทั้งนี้ อาจเนื่องจากว่า ไทยมีความได้เปรียบด้านราคาเหนือคู่แข่งในสินค้าหมวดนี้อยู่แล้ว สำหรับการวิเคราะห์ผลิตภัณฑ์เม็ดพลาสติกประเภทที่เป็นโพลีเอทิลีน โพลีเอทิลีนอื่นๆ และอีพอกซีเรซิน ในลักษณะขั้นปฐม รวมทั้งโพลีคาร์บอเนต แอลคิลเรซิน โพลีแอลลิลเอสเตอร์และโพลีเอสเตอร์อื่นๆ ในขั้นปฐม (HS 3907) พบว่า ปริมาณนำเข้าจะขึ้นกับราคา ซึ่งจากการคำนวณโดยใช้สมการถดถอยพบว่า หากราคาเม็ดพลาสติกประเภทนี้ลดลงร้อยละ 1 เมื่อเทียบกับเม็ดพลาสติกในตลาดโลก จะส่งผลให้ปริมาณการนำเข้าเม็ดพลาสติกจากไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.24 สำหรับการวิเคราะห์บรรจุภัณฑ์ประเภทกระสอบและถุงพลาสติกที่ทำด้วยโพลีเอสเตอร์ของเอทิลีน (HS 392321) พบว่า ปริมาณการนำเข้าไม่ขึ้นกับราคา ทั้งนี้ อาจเนื่องจากคนออสเตรเลียนิยมถุงพลาสติกที่มีคุณภาพสูง หรือถุงที่มีการออกแบบที่สวยงาม ซึ่งจะเห็นได้ว่าการลดภาษีเพียงอย่างเดียวไม่สามารถเพิ่มปริมาณการส่งออกอย่างเป็นรูปธรรมได้ ภาครัฐและเอกชนจึงควรมีการปรับตัวเพื่อในทันต่อการค้าเสรีในกลุ่มสินค้าเม็ดพลาสติกและบรรจุภัณฑ์พลาสติกเช่น การเร่งดำเนินการปรับโครงสร้างภาษีอุตสาหกรรมต้นน้ำ การพัฒนาแหล่งข้อมูลเกี่ยวกับสถิติการผลิต การบริโภค และการค้าให้ทันสมัยตลอดเวลา การพัฒนาความสามารถในการผลิตสินค้าที่มีมูลค่าเพิ่มมากขึ้น เป็นต้น

สำหรับผลิตภัณฑ์ยาง ซึ่งเป็นสินค้าเศรษฐกิจที่ไทยส่งออกให้ออสเตรเลียมีมูลค่ามากเช่นกัน โดยผลิตภัณฑ์ยางที่ไทยส่งไปออสเตรเลียมากในอันดับต้นๆ ได้แก่ ยางล้อยานยนต์ (HS 4011) และถุงมือยาง (HS 4015) ซึ่งจากข้อมูลในปี 2545 พบว่า ประเทศที่เป็นแหล่งนำเข้าสำคัญของออสเตรเลียเรียงตามมูลค่านำเข้า ได้แก่ ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ สหรัฐอเมริกา จีน นิวซีแลนด์ สเปน ไทย มาเลเซีย ใต้หวัน และเยอรมนี ซึ่งการวิเคราะห์ถึงผลกระทบของการเปิดการค้าเสรีต่อปริมาณการส่งออกโดยใช้สมการถดถอยพบว่า มีค่าความ

ยึดหยุ่นของปริมาณการนำเข้าต่อราคาเปรียบเทียบเท่ากับ 0.66 หมายความว่าถ้าราคาเฉลี่ยของยางล้อยานยนต์นำเข้าจากไทยลดลงร้อยละ 1 เมื่อเทียบกับราคาเฉลี่ยในตลาดโลก จะส่งผลให้ปริมาณการนำเข้ายางล้อยานยนต์ของออสเตรเลียจากไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.66 ซึ่งอาจสรุปได้ว่าการเปิดเสรีการค้าไทย-ออสเตรเลียจะส่งผลให้ไทยสามารถส่งออกยางรถยนต์ไปออสเตรเลียได้มากขึ้น อย่างไรก็ตาม ปัญหาที่สำคัญที่ภาครัฐควรต้องคำนึงถึงอย่างมากคือ ผลประโยชน์ที่ได้รับนี้จะตกอยู่กับบริษัทขนาดใหญ่ที่เป็นของต่างชาติ ในขณะที่ผู้ผลิตขนาดกลางและเล็กของไทยที่ผลิตได้แต่ยางผ้าใบไม่ได้รับประโยชน์จากการเปิดเสรีครั้งนี้

สำหรับการนำเข้าถุงมือยางของออสเตรเลีย พบว่า ออสเตรเลียเองไม่มีการผลิตถุงมือยางในประเทศ การเปิดเสรีการค้ากับออสเตรเลียจึงเป็นการช่วยให้ประเทศไทยสามารถแย่งส่วนแบ่งตลาดจากคู่แข่งมาได้ ซึ่งคู่แข่งที่สำคัญคือมาเลเซีย ซึ่งประเทศไทยมีความได้เปรียบมาเลเซียอยู่เพียงด้านเดียวคือวัตถุดิบ ในขณะที่มาเลเซียมีความได้เปรียบทั้งด้านแรงงาน ระดับของเทคโนโลยี การบริหารจัดการ การวิจัยและพัฒนา อุตสาหกรรมสนับสนุน รวมถึงการสนับสนุนจากรัฐ จากการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบจากการเปิดการค้าเสรีพบว่า ถุงมือยางที่ใช้ทางศุลกากรและการแพทย์ (HS 401511) และถุงมือยางประเภทอื่น นอกเหนือจากที่ใช้ในทางศุลกากร (HS 401519) มีค่าความยืดหยุ่นของปริมาณการนำเข้าต่อราคาเปรียบเทียบอยู่ที่ 1.54 และ 0.62 ตามลำดับ หมายความว่า หากราคาเฉลี่ยที่นำเข้าจากไทยมีค่าลดลงร้อยละ 1 เมื่อเทียบกับราคาเฉลี่ยในตลาดโลก จะส่งผลให้ปริมาณการนำเข้าถุงมือยางดังกล่าวของออสเตรเลียจากไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.54 และ 0.62 ตามลำดับ

รถยนต์และส่วนประกอบ

สำหรับการศึกษาในภาคอุตสาหกรรมรถยนต์จะครอบคลุมรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (HS 8703) โดยเฉพาะรถยนต์ขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500-3000 ซีซี และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ หรือ "รถกระบะ" (HS 8704) ซึ่งไทยมีศักยภาพส่งออกไปออสเตรเลีย รวมถึงรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 3000 ซีซี (HS 870324) ซึ่งออสเตรเลียมีศักยภาพส่งมาไทย โดยคู่แข่งของไทยในรถยนต์พิกัด HS 8703 ได้แก่ ญี่ปุ่น เยอรมนี เกาหลีใต้ ในขณะที่คู่แข่งรถกระบะของไทยมีเพียงประเทศเดียวคือญี่ปุ่น สำหรับการนำเข้ารถยนต์ขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 3000 ซีซีของไทยจากประเทศต่างๆ พบว่า ในปี 2003 ออสเตรเลียเป็นประเทศผู้ส่งออกเข้ามายังไทยอันดับ 6 มีมูลค่าการส่งออกเพียง 0.67 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งคู่แข่งของออสเตรเลียเช่น ญี่ปุ่น เยอรมนี สหราชอาณาจักร ฯลฯ

สำหรับการศึกษาผลกระทบจากการเปิดการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลียพบว่า ไทยจะไม่ได้ประโยชน์จากการเปิดการค้าเสรีมากนัก เนื่องจากเหตุผลหลายประการเช่น คนออสเตรเลียไม่นิยมรถยนต์ขนาดกลางและขนาดเล็ก และอัตราภาษีที่ต่ำอยู่แล้ว เป็นต้น สำหรับการบริโภครถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์เกิน 3000 ซีซีของคนไทยพบว่า อัตราภาษีที่ลดลงจากร้อยละ 80 เหลือร้อยละ 0 จะส่งผลให้คนไทยหันมาบริโภครถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์เกิน 3000 ซีซีมากขึ้น โดยรถยนต์ขนาดใหญ่จากออสเตรเลียจะมาแย่งตลาดกลุ่มคน

ใช้รถยนต์ขนาดเล็ก ในขณะที่เป็นไปได้ยากที่ผู้บริโภคที่ใช้รถยนต์ขนาดใหญ่อยู่แล้วจะหันไปใช้รถยนต์จาก
ออสเตรเลีย

สรุปได้ว่าการเปิดเสรีการค้าระหว่างไทยและออสเตรเลียน่าจะส่งผลดีกับทั้งสองฝ่ายเนื่อง
จากทั้งสองประเทศมีศักยภาพในการผลิตรถยนต์คนละประเภทกัน โดยออสเตรียมีศักยภาพในการผลิต
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 3000 ซีซี ส่วนประเทศไทยมีศักยภาพในการผลิตรถกระบะ
สำหรับข้อเสนอแนะที่ภาครัฐและเอกชนควรเตรียมรับมือสำหรับการเปิดเสรีการค้าไทย-ออสเตรเลียได้แก่ การ
เร่งปรับโครงสร้างภาษีในอุตสาหกรรมต้นน้ำ การปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ใหญ่
การสร้างมาตรฐานที่สามารถเข้าถึงตลาดคู่ค้า และการสร้างความเชื่อมั่นให้แก่นักลงทุน

บทที่ 1 รถยนต์และส่วนประกอบ

ในบทนี้จะเป็นการศึกษาถึงผลกระทบของการเปิดเสรีทวิภาคีระหว่างไทยกับออสเตรเลียในอุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบ

1.1 กรอบการวิจัย

การศึกษาจะเป็นการวิเคราะห์ถึงผลกระทบของการเปิดเสรีทวิภาคีระหว่างไทยกับออสเตรเลียต่ออุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบของไทย ในอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (HS 8703) โดยเฉพาะรถยนต์ขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1500-3000 ซีซี และอุตสาหกรรมรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ หรือที่เรียกโดยทั่วไปว่ารถ “รถกระบะ ” (HS 8704) ซึ่งไทยมีส่วนแบ่งตลาดในออสเตรเลียและศักยภาพในการส่งออกไปออสเตรเลียที่สูง ในขณะเดียวกัน การศึกษาจะครอบคลุมรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 3000 ซีซี (HS 870324) ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่ออสเตรเลียมีศักยภาพสูง และมีการส่งออกมายังประเทศไทยมากเช่นกัน

1.2 โครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบของไทย

1.2.1 ความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศ

อุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบนับเป็นส่วนหนึ่งของอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยประกอบไปด้วย 4 ผลิตภัณฑ์หลัก คือ รถยนต์นั่ง รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (รวมถึงรถกระบะซึ่งเป็นส่วนสำคัญในหมวดนี้) รถจักรยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศไทยเป็นอย่างมาก

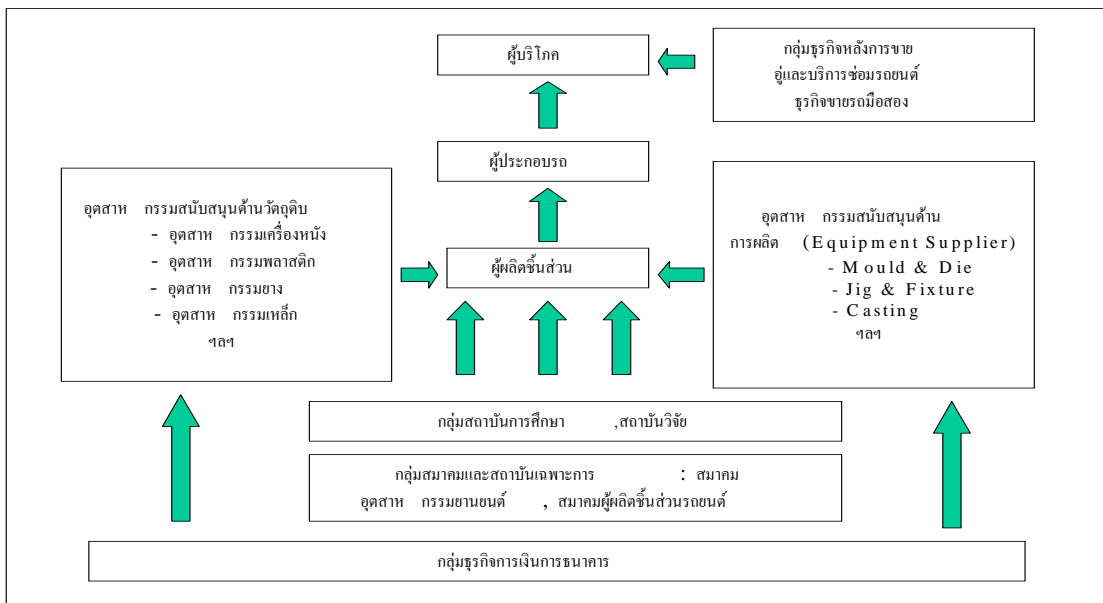
จากรายงาน “โครงการศึกษาการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของไทย” โดยสถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจ ศศินทร์ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เสนอต่อสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สิงหาคม 2003) พบว่าใน ปี 2002 อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มสูงคิดเป็นร้อยละ 3.1 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ และสามารถสร้างรายได้เป็นเงินตราต่างประเทศจากการส่งออกเป็นมูลค่าสูงถึงกว่า 3973 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ 4.9 ของการส่งออกทั้งหมด นอกจากนี้ยังเป็นอุตสาหกรรมยานยนต์ยังเป็นอุตสาหกรรมที่มีการจ้างงานสูงอีกด้วย โดยในปี 2002 มีการจ้างงานในอุตสาหกรรมยานยนต์รวมทั้งสิ้น 182,300 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 3.7 ของการจ้างงานในภาคการผลิตทั้งหมดของไทย

ในด้านการสร้างรายได้ของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย โครงการศึกษาดังกล่าวได้รายงานว่า ชิ้นส่วนยานยนต์สามารถสร้างรายได้สูงสุด คิดเป็นร้อยละ 37.6 ของมูลค่าการจำหน่ายทั้งหมด ในปี 2001

รองลงมาได้แก่ รถกระบะ (ร้อยละ 28.3) รถยนต์นั่ง (ร้อยละ 27.85) และรถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 6.4) ตามลำดับ

นั่นคือจะเห็นได้ว่าอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก เนื่องจากมีความเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วน อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและอุตสาหกรรมต่อเนื่องมากมาย โดยโครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยแบ่งได้ 2 กลุ่มใหญ่ๆ คือ ผู้ประกอบรถและผู้ผลิตชิ้นส่วน แต่ผู้ประกอบการทั้งสองกลุ่มได้มีความสัมพันธ์กับอุตสาหกรรมอื่นที่เกี่ยวข้อง และเป็นธุรกิจต่อเนื่องกันตั้งแต่ก่อนเริ่มกระบวนการผลิตจนถึงกระทั่งหลังส่งมอบรถยนต์ให้ผู้บริโภค ตัวอย่างธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยได้แก่ กลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการผลิตโดยตรง เช่น อุตสาหกรรมพลาสติก อุตสาหกรรมเหล็ก อุตสาหกรรมยาง และอุตสาหกรรมกระจก เป็นต้น และกลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการผลิตทางอ้อม เช่น ธนาคาร สถาบันการศึกษา สถาบันวิจัย และสมาคมต่างๆ เป็นต้น รายละเอียดตามรูปที่ 1.1

รูปที่ 1.1 ผังโครงสร้างกระบวนการผลิตรถยนต์ของไทย



ที่มา: “โครงการศึกษาการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของไทย” โดยสถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจ ศศินทร์ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เสนอต่อสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สิงหาคม 2546) และปรับปรุงโดยคณะผู้วิจัย

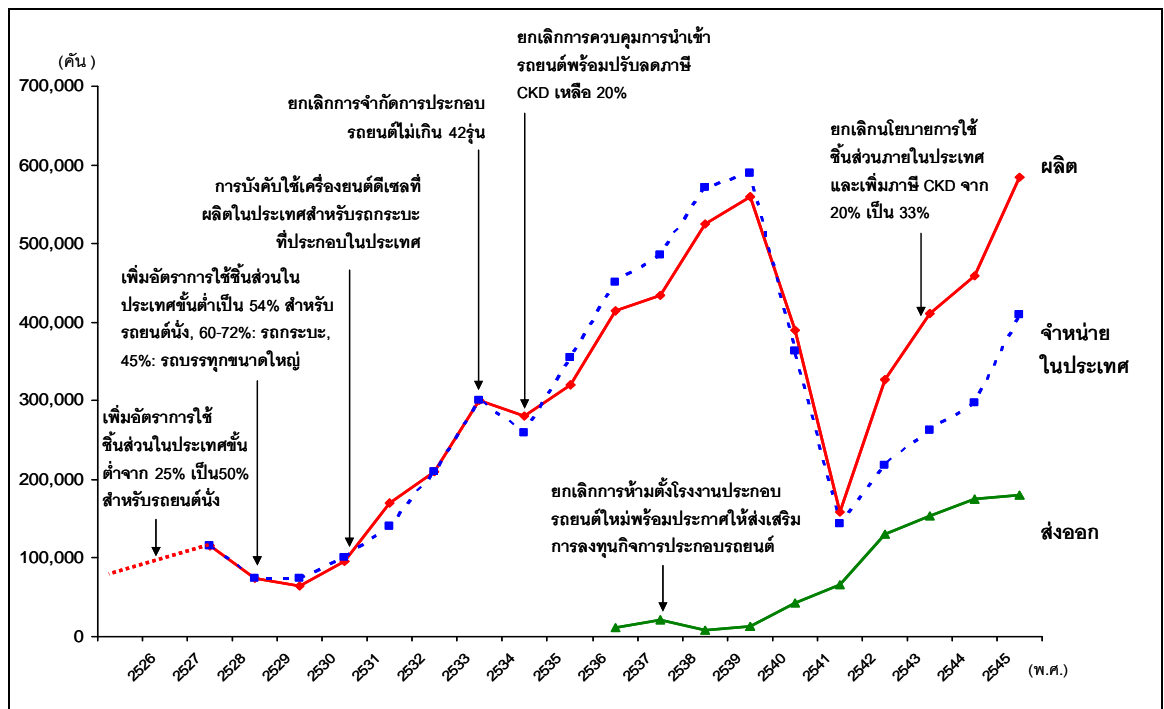
นอกจากนี้ ตลาดชิ้นส่วนรถยนต์ประเภทอะไหล่และสินค้าประดับยนต์ยังมีขนาดใหญ่มาก และมีความต้องการอยู่ทั่วโลก ซึ่งมีคู่แข่งที่สำคัญของประเทศไทยในการส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ ได้แก่ สินค้าที่ผลิตจากประเทศไต้หวัน อินเดีย และจีน ดังนั้นหากมองถึงด้านศักยภาพของประเทศผู้ผลิตเหล่านี้แล้ว ย่อมเป็นโอกาสที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ไทยมีโอกาสแข่งขันและสามารถเข้าไปมีส่วนแบ่งทางการตลาดดังกล่าวได้ หากได้รับการส่งเสริมอย่างถูกต้องและเหมาะสม

1.2.2 วิวัฒนาการของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย

กว่าที่อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยจะพัฒนามาได้จนถึงปัจจุบัน ได้มีวิวัฒนาการเป็นช่วงระยะเวลานาน ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็นสามช่วงใหญ่ ๆ ดังแสดงในรูปที่ 1.2 คือ

- ช่วงแรก (ปีพ.ศ. 1961-1968) เป็นช่วงเริ่มต้นของการประกอบรถยนต์ในประเทศไทย ซึ่งการประกอบรถยนต์เป็นการนำเข้าชิ้นส่วนสำเร็จรูป (Completely Knocked Down : CKD) มาประกอบรถยนต์
- ช่วงที่สอง (ปี 1969-1990) เป็นช่วงที่อุตสาหกรรมรถยนต์เริ่มมีการเจริญเติบโต แต่การเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยได้ส่งผลให้ประเทศไทยขาดดุลการค้าเนื่องจากต้องนำเข้าชิ้นส่วนสำเร็จรูปเพื่อใช้สำหรับประกอบรถยนต์ รัฐบาลไทยจึงมีนโยบายหันมาส่งเสริมอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนสำเร็จรูปเพื่อทดแทนการนำเข้า โดยเริ่มบังคับให้บริษัทประกอบรถยนต์ต้องใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ
- ช่วงที่สาม (ปี 1991-ปัจจุบัน) เป็นช่วงที่ประเทศไทยเริ่มเปิดเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์เพื่อส่งเสริมการส่งออก ซึ่งรัฐบาลได้ยกเลิกมาตรการการควบคุมการนำเข้ารถยนต์ในปี 1991 ยกเลิกการห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ใหม่ในปี 1994 และท้ายที่สุดได้มีการประกาศยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2000

รูปที่ 1.2 การเปลี่ยนแปลงนโยบาย ข้อบังคับและผลการดำเนินการของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย



ที่มา: สถาบันยานยนต์; กระทรวงอุตสาหกรรม

1.2.3 โครงสร้างการผลิต

นับจากปี 1961 ที่ประเทศไทยเริ่มประกอบรถยนต์โดยการนำเข้าชิ้นส่วนสำเร็จรูปจากต่างประเทศเข้ามาประกอบรถยนต์ จนถึงปัจจุบัน อุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ของไทยมีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะหลังปี 1994 ที่รัฐบาลไทยยกเลิกการห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ใหม่ ทำให้การผลิตรถยนต์ในปี 1995 สูงถึง 525,680 คัน และได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.2 เป็น 558,365 คันในปี 1996 อย่างไรก็ตาม การผลิตรถยนต์ของไทยได้เริ่มลดลงในปี 1997 เหลือเพียง 369,303 คัน และลดลงไปอีกร้อยละ 56.1 ในปี 1998 ซึ่งเป็นช่วงเริ่มต้นของวิกฤตเศรษฐกิจของไทย อย่างไรก็ตาม การผลิตรถยนต์ได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 106.9 ในปี 1999 และเพิ่มขึ้นร้อยละ 25.82 ในปี 2000 เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.58 ในปี 2001 และเพิ่มขึ้นร้อยละ 27.32 ในปี 2002 โดยมีรายละเอียดในแต่ละประเภทดังนี้

- รถยนต์นั่ง

การผลิตรถยนต์นั่งของไทยอยู่ในราวร้อยละ 20-30 โดยในปี 1995 ประเทศไทยมีการผลิตรถยนต์นั่งร้อยละ 24.28 และเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 31.10 ในปี 1997 จากนั้นจึงลดลงหลังจากเกิดภาวะวิกฤตเศรษฐกิจ เหลือเป็นการผลิตรถยนต์นั่งเพียงร้อยละ 20.24 ของการผลิตทั้งหมดในปี 1998 และก็เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ จนกระทั่งถึงร้อยละ 33.97 ในปี 2001 และในปี 2002 มีการผลิตรถยนต์นั่งเหลือเพียงร้อยละ 28.95 ของการผลิตทั้งหมด

- รถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่น

การผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ของไทย (ไม่รวมรถกระบะ 1 ตัน) ถือว่ามีอัตราส่วนน้อยที่สุด โดยในปี 1995 มีการผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ร้อยละ 13.43 และการผลิตได้ลดลงเล็กน้อยในปี 1996 เหลือร้อยละ 12.34 และเหลือร้อยละ 8.30 ในปี 1997 ในปี 2002 มีการผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์เพียงร้อยละ 7.05

- รถกระบะ 1 ตัน

ประเทศไทยมีการผลิตรถกระบะคิดเป็นสัดส่วนมากที่สุดประมาณร้อยละ 60 เนื่องจากรถกระบะเป็นรถที่มีการใช้ประโยชน์ได้มากกว่ารถยนต์นั่งและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ประเภทอื่น สัดส่วนการผลิตรถกระบะของไทยจึงสอดคล้องกับการบริโภคภายในประเทศ โดยในปี 1995 ประเทศไทยมีการผลิตรถกระบะถึง 525,680 คัน คิดเป็นร้อยละ 62 ของการผลิตทั้งหมด นอกจากนี้ การผลิตรถกระบะของไทยยังมีลักษณะแปรผกผันกับเศรษฐกิจ โดยในปี 1998 และ 1999 ซึ่งเป็นปีที่การบริโภครถยนต์โดยรวมลดลง แต่สัดส่วนการใช้รถกระบะกลับเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 75.88 ในปี 1998 และ 73.46 ในปี 1999 สำหรับปี 2002 ประเทศไทยมีการผลิตรถกระบะทั้งสิ้น 374,407 คัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 64 รายละเอียดดังแสดงในตารางที่

ตารางที่ 1.1 ปริมาณการผลิตรถยนต์ของไทยแยกตามประเภท ตั้งแต่ปี 1995 - 2002

ประเภท	หน่วย : คัน							
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
รถยนต์นั่ง	127,640	138,579	112,041	32,008	72,716	97,129	156,066	169,321
สัดส่วน(ร้อยละ)	24.28	24.82	31.10	20.24	22.22	23.59	33.97	28.95
เพิ่มขึ้น/ลดลง (ร้อยละ)		8.57	-19.15	-71.43	127.18	33.57	60.68	8.49
รถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่น (ไม่รวมรถกระบะ 1 คัน)	70,603	68,929	29,926	6,136	14,148	19,758	14,003	41,223
สัดส่วน (ร้อยละ)	13.43	12.34	8.30	3.88	4.32	4.80	3.05	7.05
เพิ่มขึ้น/ลดลง (ร้อยละ)		-2.37	-56.58	-79.50	130.57	39.65	-29.13	194.39
รถกระบะ 1 คัน	327,437	350,857	218,336	119,986	240,369	294,834	289,349	374,407
สัดส่วน(ร้อยละ)	62.29	62.84	60.60	75.88	73.46	71.61	62.98	64.00
เพิ่มขึ้น/ลดลง (ร้อยละ)		7.15	-37.77	-45.04	100.33	22.66	-1.86	29.40
รวม	525,680	558,365	360,303	158,130	327,233	411,721	459,418	584,951
สัดส่วน (ร้อยละ)	100	100	100	100	100	100	100	100
เพิ่มขึ้น/ลดลง (ร้อยละ)		6.22	-35.47	-56.11	106.94	25.82	11.58	27.32

ที่มา : สถาบันยานยนต์ และจากการคำนวณของคณะผู้วิจัย

กล่าวโดยสรุป จากตารางที่ 1.1 จะพบว่าประเทศไทยมีสัดส่วนการผลิตรถกระบะ 1 คันมากที่สุด คิดเป็นสัดส่วนโดยเฉลี่ยประมาณร้อยละ 60 ของการผลิตรวมทั้งหมด รองลงมาคือรถยนต์นั่ง ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนเฉลี่ยประมาณร้อยละ 30 และท้ายสุดคือการผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ คิดเป็นสัดส่วนเฉลี่ยประมาณร้อยละ 10 ของการผลิตรวมทั้งหมด

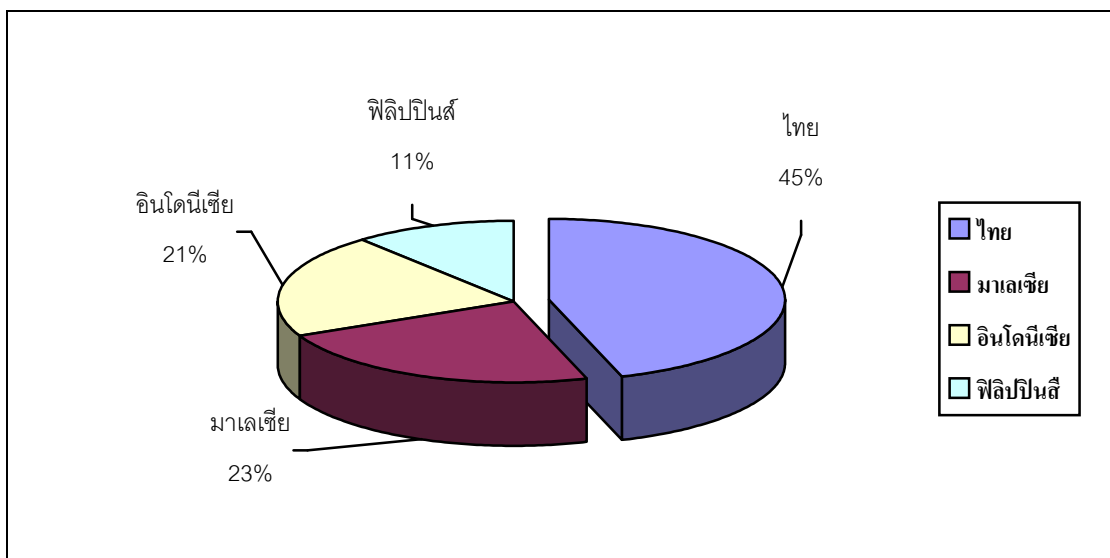
บริษัทที่ผลิตรถยนต์นั่งมากที่สุดในอันดับต้นๆของไทย ได้แก่ บริษัท โตโยต้ามอเตอร์ประเทศไทย จำกัด บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท สยามนิสสัน ออโตโมบิล จำกัด สำหรับรถกระบะมีบริษัทที่ผลิตมากในอันดับต้นๆ ได้แก่ บริษัท ตรีเพชรอีซูซุ จำกัด บริษัท โตโยต้ามอเตอร์ประเทศไทย จำกัด และบริษัท สยามนิสสัน ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด ดังที่แสดงในรูปที่ 1.3 และในอนาคตอันใกล้บริษัทเหล่านี้จะมีโครงการลงทุนเพิ่มในประเทศไทย เช่น โตโยต้ามีแผนจะใช้ไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์อเนกประสงค์และรถกระบะ 1 คัน ฮอนด้าจะใช้ไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์นั่ง Accord เพื่อส่งออก เป็นต้น จากแนวโน้มการลงทุนที่เพิ่มขึ้น คาดว่าในปี 2005 ประเทศไทยจะมีกำลังการผลิตเกือบครึ่งหนึ่งของการผลิตในภูมิภาคอาเซียน ตามรูปที่ 1.4

รูปที่ 1.3 รายชื่อและกำลังการผลิตของบริษัทประกอบรถยนต์ในประเทศไทย

รถยนต์เพื่อการพาณิชย์				รถยนต์นั่ง			
Automaker	Assembler	Model (Partial Listings)	Capacity	Automaker	Assembler	Model (Partial Listings)	Capacity
1.Daimler Chrysler	Bangchan Thonburi MMC Sittipol	Jeep Cherokee Mitsubishi	23,000 133,800	1.Toyota	Toyota Motor (Thailand)	Toyota	100,000
2.GM	Isuzu Motor (Thailand)	Isuzu	180,000	2.Honda	Honda Automobile (Thailand)	Civic/Accord	100,000
3.Toyota	Toyota Motor (Thailand)	Toyota	140,000	3.Renault Nissan	Siam Motor	Nissan	60,000
4.Ford/ Mazda	Auto Alliance (Thailand)	Ford Ranger/ Mazda Fighter	135,000	4.GM	General Motor (Thailand)	Chevrolet Zafira	40,000
5.Renault Nissan	Siam Nissan	Suzuki	50,000	5.Daimler Chrysler	Thonburi MMC Sittipol	Mercedez Benz Mitsubishi	14,900 42,000
6.Hino Motors	Hino Motors (Thailand)	Hino	28,800	6.Volkswagen	Y.M.C. Assembly	Peugeot/ Volkswagen Passat/ Audi	12,000
7. Thai Rung	Thai Rung	Thai Rung (Modified Vehicles)	9,600	7.BMW	BMW Manufacturing (Thailand)	BMW	10,000
				8.Ford/Mazda	Thai Swedish Assembly	Volvo	6,000
รวม			700,200	รวม			390,000

ที่มา: Vanichseni: Industry Linkage Report (2002)

รูปที่ 1.4 แสดงประมาณการผลิตรถยนต์ของกลุ่มประเทศอาเซียน ในปี 2005



ที่มา: Automotive Resources Asia

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าประเทศไทยจะเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมรถยนต์ของภูมิภาคที่ผลิตและส่งออกไปตลาดโลกค่อนข้างมาก แต่เมื่อเปรียบเทียบกับผู้ผลิตรายใหญ่ของโลก เช่น เยอรมนี ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา ฯลฯ แล้ว ยังถือว่าปริมาณการผลิตและส่งออกของไทยยังมีขนาดเล็ก การตลาดใหม่ๆ น่าจะมีส่วนช่วยส่งเสริมให้มีการใช้กำลังการผลิตได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

สำหรับโครงสร้างของผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยแบ่งได้เป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มที่ 1 Direct Supplier หรือ OEM Supplier ได้แก่ ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ส่งให้ผู้ประกอบรถยนต์โดยตรง (OEM : Original Equipment Manufacturing)

กลุ่มที่ 2 Indirect Supplier หรือ กลุ่ม Raw Materials และกลุ่ม 2nd/3rd Tier Supplier ได้แก่ กลุ่มผู้ทำหน้าที่จัดหาวัตถุดิบให้แก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนในกลุ่มที่ 1 และกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนรายย่อยที่รับจ้างกลุ่ม 1st Tier ผลิตชิ้นส่วนให้ ซึ่งในกลุ่มนี้บางส่วนก็อยู่ในกลุ่ม 1st Tier ด้วยเช่นกัน คือ เป็นทั้ง Direct และ Indirect Supplier ได้แก่

- (1) กลุ่มอุตสาหกรรมสนับสนุนด้านวัตถุดิบและชิ้นส่วนประกอบย่อย ได้แก่ อุตสาหกรรมเครื่องหนัง อุตสาหกรรมพลาสติก อุตสาหกรรมยาง อุตสาหกรรมเหล็ก อุตสาหกรรมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมกระจก อุตสาหกรรมสีและชุบผิว อุตสาหกรรมปิโตรเคมี
- (2) กลุ่มอุตสาหกรรมสนับสนุนด้านการผลิต (Equipment Supplier) ได้แก่ Mould & Die, Jig & Fixture, Forging, Casting, tooling, Cutting , Surface Treatment, Precision, Electronic Connector, Engineering Plastic

ซึ่งโดยทั่วไปแล้วห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมรถยนต์จะจัดอยู่ในระบบของ tier โดยผู้ประกอบรถยนต์เป็นผู้ออกแบบและผู้ประกอบรถยนต์ ผู้ผลิตชิ้นส่วน tier 1 จะเป็นผู้ผลิตและส่งชิ้นส่วนโดยตรงให้แก่ผู้ประกอบรถยนต์ (เช่น Fuel Pulp) ส่วนผู้ผลิตชิ้นส่วน tier 2 จะเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนเดียวที่จ่ายต่อการผลิต ซึ่งเป็นส่วนที่ประกอบหนึ่งของชิ้นส่วนที่ผู้ผลิตชิ้นส่วน tier 1 เป็นผู้ผลิต (เช่น housing of fuel pump) ส่วนผู้ผลิตชิ้นส่วน tier 3 และ 4 นั้นจะเป็นผู้ส่งวัตถุดิบให้อีกทอดหนึ่ง ซึ่งอาจเป็นชิ้นส่วนที่สามารถใช้กับอุตสาหกรรมอื่นได้ด้วย เช่น นีลต ตะปู ซึ่งเป็นวัตถุดิบของอุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์ (Veloso , Francisco, 2000) แต่เมื่อพิจารณาสถานการณ์ของผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ไทยในขณะนี้แล้ว ดูเหมือนว่าการแบ่งโครงสร้างดังกล่าวจะไม่ตรงกับโครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์ในปัจจุบัน เนื่องจากชิ้นส่วนและวัสดุที่ผลิตและส่งตรงให้แก่ผู้ประกอบยานยนต์มีตั้งแต่ชิ้นส่วนใหญ่ (แชสซีส์) ชิ้นส่วนเดี่ยวซึ่งเป็นส่วนประกอบของชิ้นส่วนใหญ่ (press parts) จนถึงวัตถุดิบ (แผ่นเหล็ก) หรืออีกความหมายหนึ่ง ก็คือ ผู้ประกอบรถยนต์มีทั้งผู้ผลิตชิ้นส่วนทั้ง tier 1, 2, 3 หรือ 4 ที่ผลิตชิ้นส่วนและจัดหาวัตถุดิบส่งให้ด้วย ดังนั้น ผู้ผลิตชิ้นส่วนไทย อาจมีบทบาทใหม่ โดยแบ่งเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนหลัก (Components Part Industry) ผู้ผลิตชิ้นส่วนสนับสนุน (Supporting Industry) ผู้ผลิตวัตถุดิบ (Raw Materials Industry) ซึ่งอาจตรงกับโครงสร้างของอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยในปัจจุบันมากกว่า

สำหรับความร่วมมือระหว่างอุตสาหกรรมรถยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์นั้น ในอดีต ผู้ประกอบรถยนต์จะมีบทบาทอย่างมากในการให้ความช่วยเหลือพัฒนากลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนให้สามารถผลิตชิ้นส่วนให้ได้คุณภาพตามความต้องการของผู้ประกอบ ทั้งนี้ เนื่องจากนโยบายการบังคับใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ ซึ่งมีข้อกำหนดชิ้นส่วนบังคับใช้ และเลือกใช้ โดยรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศจะต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ สำหรับรถยนต์นั่งร้อยละ 54 รถกระบะร้อยละ 70 รถบรรทุกใหญ่ร้อยละ 40 ทำให้ผู้ประกอบรถยนต์จำเป็นต้องให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนให้สามารถผลิตชิ้นส่วนตามความต้องการให้ได้ เพื่อให้สามารถใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศได้ครบตามร้อยละที่กำหนด แต่นโยบายบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศจำเป็นต้องยกเลิกตามข้อตกลงการค้าโลก เพื่อสนับสนุนการค้าเสรี โดยได้ประกาศยกเลิกตั้งแต่ 1 มกราคม 2000 ดังนั้น ปัจจุบันผู้ประกอบรถยนต์ไม่จำเป็นต้องใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศในการประกอบรถยนต์อีกต่อไป และสามารถจัดหาชิ้นส่วนได้จากทั่วโลกโดยใช้นโยบาย Global Sourcing คือ จัดหาชิ้นส่วนที่ได้คุณภาพและราคาถูกที่สุดเพื่อลดต้นทุนและได้เปรียบคู่แข่งในด้านราคา

ดังนั้น ความสัมพันธ์ของผู้ประกอบรถยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนในปัจจุบัน อาจกล่าวได้ว่าเป็นความสัมพันธ์แบบกำหนดให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนทำตามความต้องการ (Captive Relationship) โดยการกำหนดคุณลักษณะของสินค้าให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนทำหน้าที่ออกแบบและพัฒนาผลิตภัณฑ์เอง ซึ่งแน่นอนว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนจะต้องแบกรับภาระต้นทุนในส่วนนี้เองเช่นเดียวกัน ตัวอย่างเช่น ผู้ประกอบรถยนต์ต้องการให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนปรับปรุงคุณภาพ และลดต้นทุนให้เป็นไปตามที่ผู้ประกอบรถยนต์กำหนดไว้ซึ่งผู้ผลิตชิ้นส่วนจำเป็นต้องปฏิบัติตาม อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบรถยนต์ยังมีความพยายามให้ความช่วยเหลือภายในเครือข่ายของตนเองในรูปการให้ความแนะนำ ส่งผู้เชี่ยวชาญเข้าไปให้คำแนะนำและช่วยแก้ปัญหาทางด้านวิศวกรรม การตรวจสอบมาตรฐาน

จะเห็นได้ว่า ความร่วมมือของผู้ประกอบรถยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในปัจจุบันมีระดับการให้ความช่วยเหลือที่ลดลง เนื่องจากผู้ประกอบรถยนต์มีทางเลือกมากขึ้นในการเลือกผู้ผลิตชิ้นส่วนที่มีความสามารถในการผลิตชิ้นส่วนที่มีคุณภาพและราคาถูก รวมทั้งจำนวนที่ต้องการ การส่งมอบที่ตรงเวลาให้แก่ตน โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ผลิตชิ้นส่วนที่มีความสามารถในการออกแบบผลิตภัณฑ์และพัฒนาผลิตภัณฑ์สามารถเลือกใช้วัตถุดิบในการผลิตอย่างเหมาะสม และสามารถผลิตชิ้นส่วนให้ได้คุณภาพตามที่ต้องการหรือมากกว่าที่ต้องการ จะมีความได้เปรียบกว่า ซึ่งความสามารถดังกล่าวจำเป็นต้องลงทุนในด้านการวิจัยและพัฒนา และมีผู้ที่เชี่ยวชาญทางวิศวกรรมอย่างมาก จากเหตุผลดังกล่าว ทำให้แนวทางการร่วมมือและการช่วยเหลือเพื่อพัฒนาให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนในอนาคตกำลังเริ่มพัฒนาไปตามแนวทางโซ่อุปทานมากขึ้น

สิ่งที่น่าเป็นห่วงได้เปรียบและข้อเสียเปรียบของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ในไทยก็คือ กำลังการขึ้นชิ้นส่วนรถยนต์ส่วนใหญ่เป็นรถกระบะ ในขณะที่ตลาดรถยนต์ทั่วโลกนั้น รถยนต์นั่งครองส่วนแบ่งตลาดสูงสุด ดังนั้น จึงมีข้อจำกัดในการหาตลาดเพื่อการส่งออก แต่สิ่งที่น่าเป็นห่วงได้เปรียบก็คือการทำให้ไทยสามารถเป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนรถกระบะใหญ่ในภูมิภาคนี้ และเป็นจุดแข็งที่ทำให้ผู้ประกอบการรถยนต์ทุกค่ายให้ความสนใจที่จะย้ายฐานการผลิตมายังประเทศไทย ดังนั้น จึงควรพิจารณาถึงความสามารถในการผลิตชิ้นส่วน

รถยนต์ประเภทอื่นนอกจากชิ้นส่วนของรถกระบะเพื่อสร้างโอกาสและทางเลือกของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ไทยมิให้ถูกจำกัดอยู่เฉพาะความสามารถในการผลิตชิ้นส่วนของรถกระบะเท่านั้น

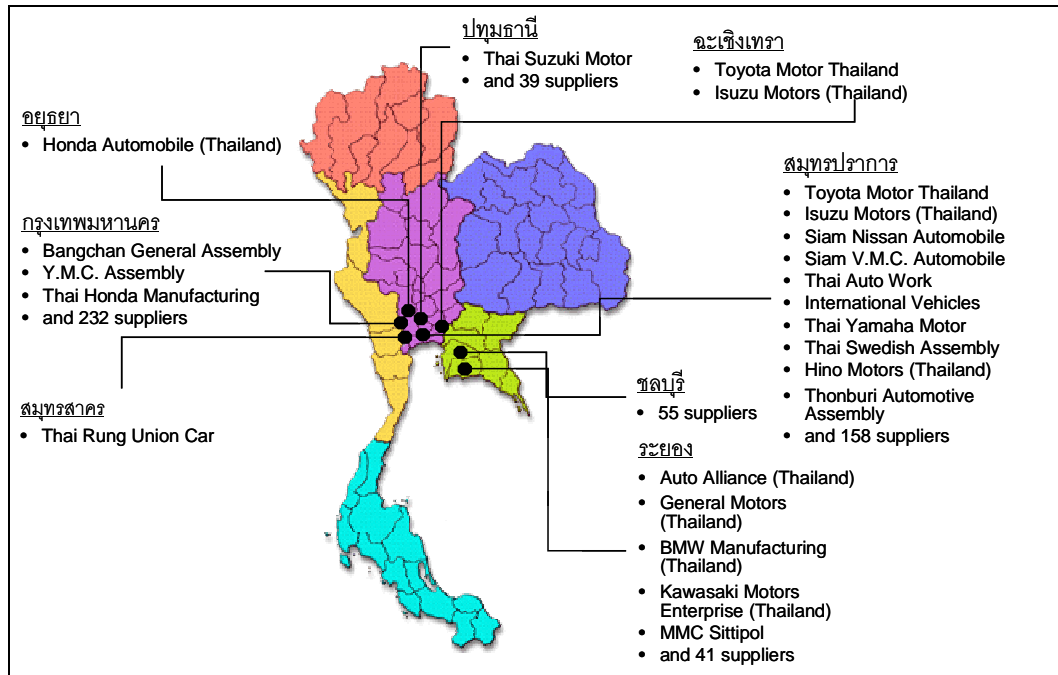
สำหรับการจัดส่งสินค้าในอุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบนั้นผู้ผลิตชิ้นส่วนกลุ่ม OEM ประสบปัญหาการจัดส่งที่ผู้ประกอบการยานยนต์ส่วนใหญ่มีแนวโน้มที่จะนำนโยบายการจัดส่งในลักษณะของระบบ JIT (Just In Time) มาใช้มากขึ้นเพื่อลดภาระในการเก็บชิ้นส่วนเพื่อใช้ในการผลิต และเพื่อป้องกันความเสี่ยง ซึ่งส่งผลโดยตรงต่อการวางแผนการผลิต ทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนหลายๆราย จำเป็นต้องมีการเก็บสินค้าคงคลังไว้ เกิดเป็นภาระต้นทุนที่สูงขึ้น

โดยในส่วนของผู้ผลิตชิ้นส่วน ใน tier 1 นั้น พบว่าในภาพรวมสามารถตอบสนองความต้องการดังกล่าวนี้ได้ อีกทั้งมีบางบริษัท (ส่วนใหญ่เป็นบริษัทข้ามชาติ หรือ ร่วมทุน) มีความได้เปรียบเนื่องจากตั้งโรงงานผลิตอยู่ติดหรือใกล้กับผู้ประกอบการยานยนต์

สำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วน tier 2 นั้น พบว่า แม้สามารถสนองตอบความต้องการดังกล่าวนี้ได้ แต่ประสบปัญหาในเรื่องต้นทุนการขนส่งที่เพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากลูกค้าระบุให้ต้องจัดส่งบ่อยครั้งมากขึ้น ในขณะเดียวกันนั้นปริมาณชิ้นส่วนต่อการส่งแต่ละครั้งก็ลดน้อยลง

อย่างไรก็ตาม บริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับโรงงานประกอบรถยนต์ที่ตนจัดส่งชิ้นส่วนให้ดังแสดงรูปที่ 1.5 ผู้ผลิตชิ้นส่วนหลายรายเข้าไปตั้งโรงงานในนิคมอุตสาหกรรมเดียวกับโรงงานประกอบ ทั้งนี้เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการบริหารห่วงโซ่อุปทาน (supply chain management) ทั้งระบบให้ดียิ่งขึ้น ซึ่งเป็นผลดีต่อทั้งผู้ผลิตชิ้นส่วนและโรงงานประกอบ ช่วยลดต้นทุนด้านการขนส่ง ด้านบรรจุภัณฑ์ และที่สำคัญ ช่วยเพิ่มศักยภาพในการบริหารการผลิตด้วยระบบ just-in-time (JIT) ตลอดห่วงโซ่อุปทาน ทำให้ผู้ผลิตสามารถวางแผนการผลิตได้พอดีความต้องการของผู้ซื้อ ส่งมอบสินค้าได้ตรงเวลาโดยไม่ต้องผลิตเผื่อไว้ในคลัง (inventory) มาก

รูปที่ 1.5 สถานที่ตั้งบริษัทผู้ประกอบยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วน



ที่มา: Vanichseni: Development of Automotive Industry Master Plan (2002)

1.2.4 การจ้างงาน

การจ้างงานในอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง แต่การเติบโตดังกล่าวมาจากการทำงานในอุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบเป็นหลัก ในขณะที่อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบของไทยมีการจ้างงานที่ค่อนข้างคงที่ ดังแสดงในตารางที่ 1.2

ตารางที่ 1.2 แสดงอัตราการจ้างงานในการผลิตรถยนต์และชิ้นส่วน ในช่วงปี 1990-2000

หน่วย : พันคน

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
รถยนต์	73,692	58,474	69,337	109,099	85,925	78,815	116,927	114,378
และส่วนประกอบ								
เพิ่ม/ลด (%)		-20.65	18.58	57.35	-21.24	-8.27	48.36	-2.18
รถจักรยานยนต์	32,433	11,773	9,757	18,728	29,420	8,596	15,446	13,819
และส่วนประกอบ								
เพิ่ม/ลด (%)		-63.70	-17.12	91.94	57.09	-70.78	79.69	-10.53
รวม	106,125	70,247	79,094	127,827	115,345	87,411	132,373	128,197
เพิ่ม/ลด (%)		-33.81	12.59	61.61	-9.76	-24.22	51.44	-3.15

ที่มา : สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจ ศศินทร์แห่งจุฬาลงกรณ์ และจากการคำนวณ

จากตารางที่ 1.3 จะเห็นว่าการทำงานของอุตสาหกรรมยานยนต์มีการอัตราขยายตัวที่ค่อนข้างคงที่ แม้แต่ในช่วงวิกฤตเศรษฐกิจในปี 1998 การจ้างงานในอุตสาหกรรมรถยนต์ก็ยังมีอัตราการจ้างงานที่ลดลงไม่มากเมื่อเทียบกับอุตสาหกรรมจักรยานยนต์และส่วนประกอบ หลังจากช่วงวิกฤตเศรษฐกิจการจ้างงานรวมในอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยได้มีการจ้างงานเพิ่มขึ้นจาก 87,411 คน ในปี 1998 เป็น 132,373 คนและ 128,197 คน ในปี 1999 และ ปี 2000 ตามลำดับ

1.2.5 การลงทุน

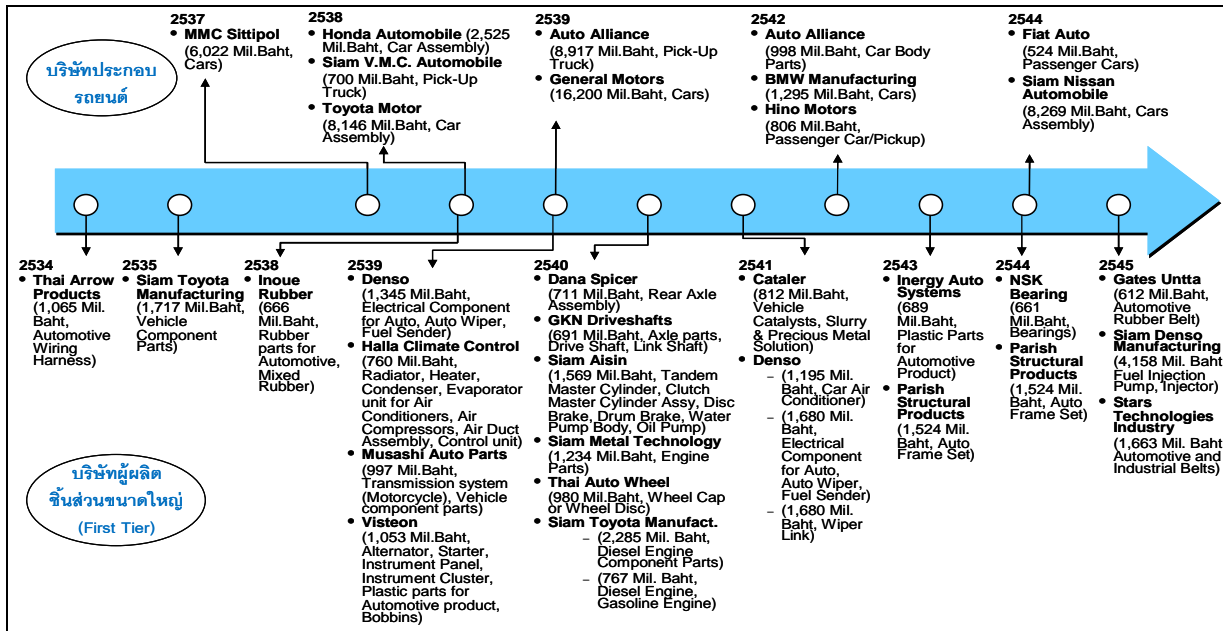
การลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยในช่วงแรกเกิดจากการย้ายฐานการผลิตจากประเทศญี่ปุ่นเพื่อพยายามลดต้นทุนการผลิต และตามด้วยบริษัทรถยนต์จากยุโรปและอเมริกาในเวลาต่อมาการเข้ามาลงทุนของบริษัทผู้ประกอบรถยนต์และมูลค่าเงินลงทุน แสดงอยู่ในตารางที่ 1.3

ตารางที่ 1.3 การเข้ามาลงทุนของบริษัทผู้ประกอบรถยนต์ต่างชาติ

ปี	บริษัท	เงินลงทุน (ล้านบาทสหรัฐ)
1994	MMC Sittipol	238.65
1995	Honda Automobile	101.44
	Siam V.M.C. Automobile	28.12
	Toyota Motor	327.27
1996	Auto Alliance	352.19
	General Motors	639.84
1999	Auto Alliance	26.41
	BMW Manufacturing	34.27
	Hino Motors	21.33
2001	Fiat Auto	11.78
	Siam Nissan Automobile	185.93

จะเห็นได้ว่ากลุ่มบริษัทรถยนต์รายใหญ่ของโลกทุกกลุ่มได้เข้ามาลงทุนตั้งฐานการผลิตในประเทศไทย ซึ่งการเข้ามาลงทุนของบริษัทรถยนต์ขนาดใหญ่แต่ละรายได้กระตุ้นและดึงดูดการลงทุนในกิจการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในไทยจากทั้งในและต่างประเทศ เพื่อป้อนชิ้นส่วนให้แก่บริษัทผู้ประกอบรถยนต์เหล่านี้ ดังแสดงในรูปที่ 1.6

รูปที่ 1.6 การลงทุนขนาดใหญ่ในอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยช่วงปี 1999-2002



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

นับตั้งแต่ปีที่เกิดวิกฤตเศรษฐกิจ การลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นการลงทุนของกิจการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เป็นหลัก ทั้งนี้เพื่อป้อนชิ้นส่วนยานยนต์ให้แก่บริษัทรถยนต์ขนาดใหญ่ต่างๆ ที่ได้เข้ามาตั้งโรงงานประกอบอยู่ในประเทศดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น

โดยสรุปแล้วจะเห็นได้ว่าการลงทุนขนาดใหญ่ส่วนมากเป็นการลงทุนจากบริษัทผลิตชิ้นส่วนข้ามชาติที่อยู่ในค่ายของผู้ประกอบรถยนต์แต่ละราย ที่เรียกกันว่า tier 1 การลงทุนของผู้ประกอบการไทยส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มผู้ผลิต tier 2 และ tier 3 ซึ่งทำหน้าที่ป้อนชิ้นส่วนให้กับผู้ผลิตชิ้นส่วน tier 1 อีกทีหนึ่ง การลงทุนในกิจการผลิตชิ้นส่วนมีแนวโน้มที่จะขยายตัวที่ค่อนข้างสดใสในอนาคตอันใกล้ เนื่องจากตลาดรถยนต์ในภูมิภาคมีแนวโน้มที่จะขยายตัว คาดว่าจะส่งผลให้บริษัทรถยนต์ต้องผลิตรถยนต์เพิ่มขึ้น และขยายอุปสงค์ของชิ้นส่วนยานยนต์ อย่างไรก็ตาม แนวโน้มการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ในอีก 5-10 ปีข้างหน้ายังไม่ชัดเจนนัก ขึ้นอยู่กับการตัดสินใจของบริษัทรถยนต์เป็นหลักว่าเมื่อผลิตได้เต็มกำลังการผลิตของโรงงานในปัจจุบันแล้ว จะขยายฐานการผลิตหรือไม่ หากไม่ขยายก็จะเป็นการไม่มีการลงทุนเพิ่มเติมในอุตสาหกรรม โดยในปี 2002 ประเทศไทยมีการลงทุนในกิจกรรมผลิตชิ้นส่วนสูงถึง 653 พันล้านเหรียญสหรัฐ ดังตารางที่ 1.4 ซึ่งการลงทุนส่วนใหญ่จะเป็นการลงทุนจากค่ายของผู้ประกอบรถยนต์ ที่เรียกกันว่า tier 1 สำหรับผู้ประกอบการคนไทย ส่วนใหญ่จะทำหน้าที่ป้อนชิ้นส่วนให้กับผู้ผลิตชิ้นส่วน tier 1 อีกทีหนึ่ง

ตารางที่ 1.4 แสดงการลงทุนในกิจการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

ปี	หน่วยลงทุน (พันล้านบาท)	หน่วยลงทุน (พันล้านเหรียญสหรัฐ)
1997	8,439	268
1998	4,377	105
1999	8,736	230
2000	12,821	318
2001	17,436	391
2002	28,146	653

ที่มา : โครงการจัดทำแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ 2002 -2006 สถาบันยานยนต์

1.2.6 ยุทธศาสตร์และวิสัยทัศน์ของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย

รัฐบาลได้กำหนดให้อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์ของไทย โดยได้ตั้งเป้าไว้ว่าจะพัฒนาให้เป็น “Detroit of Asia” และกระทรวงอุตสาหกรรมได้มีการพัฒนาแผนแม่บทสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยเพื่อบรรลุเป้าหมายดังกล่าว ซึ่งเมื่อพิจารณาข้อมูลเกี่ยวกับการลงทุนจากต่างชาติข้างต้นประกอบไปด้วยแล้ว ก็เป็นสัญญาณที่ดีว่า บริษัทรถยนต์ต่างชาติได้เล็งเห็นว่าประเทศไทยมีคุณสมบัติที่ดีของการเป็นฐานการผลิตรถยนต์ของภูมิภาค

เหตุผลที่อุตสาหกรรมรถยนต์ไทยสามารถพัฒนาให้เป็น “Detroit of Asia” ได้นั้น เนื่องจากประเทศไทยมีปัจจัยสนับสนุนอุตสาหกรรมรถยนต์คล้ายกับเมืองดีทรอยต์ คือ

1. ศูนย์กลางในเชิงภูมิประเทศ ประเทศไทยมีภูมิประเทศที่เอื้อให้ เป็นศูนย์กลางการค้าและการลงทุนเนื่องจากมีระยะทางเฉลี่ยระหว่างตลาดหลักนอกอาเซียนที่สั้น และในขณะเดียวกันประเทศไทยยังมีระยะทางเฉลี่ยระหว่างสมาชิกอาเซียนด้วยกันที่สั้นที่สุด

2. ศูนย์กลางในด้านการตลาดและผู้บริโภค นอกจากมีภูมิประเทศที่เป็นศูนย์กลางของทั้งในและนอกภูมิภาคอาเซียนแล้ว ประเทศไทยยังมีชายแดนติดต่อกับหลายประเทศ เช่น กัมพูชา เมียนมาร์ และลาว ซึ่งประเทศเหล่านี้ยังมีศักยภาพในการซื้อที่สูง และนอกจากประเทศรอบด้านที่มีศักยภาพในการซื้อสูงแล้ว ประเทศไทยยังเป็นตลาดสำคัญของผู้ประกอบการ เนื่องจากเป็นประเทศที่มีระบบขนส่งทางบกที่ดี และด้วยจำนวนประชากรที่มีมากกว่า 60 ล้านคน จึงทำให้ประเทศไทยเป็นตลาดขนาดใหญ่สำหรับนักลงทุนเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศที่เป็นคู่แข่งอย่างสิงคโปร์หรือมาเลเซีย

3. ศูนย์กลางด้านวัตถุดิบ ประเทศไทยมีความเป็นศูนย์กลางทางด้านวัตถุดิบที่ผู้ประกอบการสามารถหาได้ง่าย เช่น

- เหล็ก ประเทศไทยมีโรงงานผลิตเหล็กสำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์ที่เพียงพอ อีกทั้งคุณภาพและระดับราคาอยู่ในระดับปานกลางที่น่าพอใจ
- ยางรถยนต์ ประเทศไทยมีโรงงานผลิตยางรถยนต์ที่เพียงพอต่อความต้องการ เนื่องจากประเทศไทยเป็นแหล่งน้ำยางดิบที่สำคัญของภูมิภาค เป็นต้น

4. ศูนย์กลางด้านแรงงาน คนไทยมีระดับอัตราการรู้หนังสือในระดับสูง ทำให้พัฒนาฝีมือแรงงานได้ง่าย ประกอบกับประเทศไทยไม่ค่อยมีความรุนแรงด้านปัญหาแรงงาน

จากรายงานของโครงการศึกษาการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของไทย” โดยสถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เสนอต่อสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สิงหาคม 2003) พบว่า ถึงแม้ว่าอุตสาหกรรมยานยนต์ใน Detroit ประเทศสหรัฐอเมริกา จะถดถอยลงไปบ้าง แต่กระนั้นก็ยังมีความสมบูรณ์ของการเป็นศูนย์กลางด้านยานยนต์ที่มีชื่อเสียงที่สุดของโลกแห่งหนึ่ง

หากจะมีการเปรียบเทียบประเทศไทยกับเมืองดีทรอยต์แห่งรัฐมิชิแกนแล้ว สิ่งสำคัญที่อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยจะต้องพัฒนาเป็นอย่างมากก็คือ ความสามารถในการวิจัยและพัฒนา เพื่อจะได้เป็นศูนย์รวมองค์ความรู้ในด้านยานยนต์ในภูมิภาค

ซึ่งสรุปได้ว่าอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยยังไม่สามารถพัฒนาเป็นศูนย์กลางการผลิตที่แท้จริงได้ เนื่องจากมีกิจกรรมด้านการวิจัยและพัฒนาน้อยมาก ในปัจจุบันเป็นแค่เพียงศูนย์รวมธุรกิจยานยนต์และศูนย์กลางทางการตลาดเท่านั้น การพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยให้เป็นศูนย์กลางยานยนต์แห่งเอเชียที่จริงแล้วนั้น จึงควรเน้นที่ความสามารถในการวิจัยและพัฒนาทั้งในเรื่องของรถยนต์และชิ้นส่วนต่อไป อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันประเทศไทยนับเป็นฐานการผลิตยานยนต์ที่มีความแข็งแกร่งที่สุดในกลุ่มประเทศอาเซียน และอยู่ในขั้นการพัฒนาไปสู่การเป็นศูนย์กลางการวิจัยและพัฒนากระบะในเอเชีย เนื่องจากประเทศไทยมีการผลิตและความต้องการในรถประเภทดังกล่าวสูง ดังนั้นหากประเทศไทยสามารถพัฒนาไปได้อย่างถูกต้องทิศทาง ก็จะสามารถเป็นศูนย์กลางยานยนต์ในเอเชียได้

1.3 โครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบของออสเตรเลีย

การแบ่งประเภทรถยนต์ในออสเตรเลียนั้นจะประกอบไปด้วย 3 ประเภทหลักคือ

- 1) รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (Passenger Motor Vehicles: PMVs)
- 2) รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาดเล็ก (Light Commercial Vehicles: LCVs) และ
- 3) รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาดใหญ่ (Heavy Commercial Vehicles: HCVs)

โดยรถยนต์ที่ออสเตรเลียนี้มีศักยภาพสูงสุดนั้นได้แก่ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีขนาดเกิน 3,000 ซีซีขึ้นไป (HS 870324)

1.3.1 ความสำคัญของต่อเศรษฐกิจของประเทศออสเตรเลีย

อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ที่สุดของออสเตรเลีย ปัจจุบันมียอดการส่งออกถึงปีละประมาณ 5,000 ล้านเหรียญออสเตรเลีย ซึ่งสินค้ารถยนต์ (พิกัด 8703) เป็นสินค้าส่งออกเป็นอันดับ 9¹ ของออสเตรเลีย หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 2.47 ในปี 2003 รองจากการส่งออก ถ่านหิน ทอง และ แร่เหล็ก เป็นต้น หรือสามารถกล่าวได้ว่า สินค้ารถยนต์เป็นสินค้าส่งออกลำดับต้น ๆ เมื่อเทียบกับสินค้าส่งออกพื้นเมือง (traditional commodity export) เช่น เนื้อสัตว์ แป้งสาลีและพืชเส้นใย เป็นต้น

อุตสาหกรรมรถยนต์ของออสเตรเลียประกอบไปด้วยผู้ผลิต 4 ราย ซึ่งได้ก่อให้เกิดอุตสาหกรรมชิ้นส่วนตามมากเป็นจำนวนมาก โดยมีบริษัทที่ผลิตชิ้นส่วน เครื่องมือ และที่ทำหน้าที่เกี่ยวกับการออกแบบ อีกมากกว่า 200 ราย โดยในปี 2002 ออสเตรเลียมีการผลิตรถยนต์ทั้งสิ้น 360,000 คัน ซึ่งเป็นการขายในประเทศ 249,059 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 30.2 ของยอดขายรถในประเทศจำนวน 824,309 คัน อุตสาหกรรมยานยนต์ของออสเตรเลีย (รวมถึงอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วน) มียอดขายที่สูงถึงมากกว่า 1.93 พันล้านเหรียญสหรัฐ ในระหว่างปี 2000-2001 และมีการลงทุนเพิ่มอีกถึง 1.4 พันล้านเหรียญออสเตรเลียในปี 2002 จากข้อมูลดังกล่าว จึงพอสรุปได้ในเบื้องต้นถึงความสำคัญของอุตสาหกรรมรถยนต์ต่อเศรษฐกิจของประเทศออสเตรเลียในหลาย ๆ ด้านข้างต้น

1.3.2 การผลิต

อุตสาหกรรมรถยนต์ในออสเตรเลียจะเป็นการผลิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคล โดยจะเป็นประเภทรถยนต์ขนาดใหญ่ที่มีขนาดเครื่องยนต์เกิน 3,000 ซีซีขึ้นไป ในปี 2002 ออสเตรเลียมีปริมาณการผลิตรถยนต์นั่งสูงถึงกว่า 360,000 คัน ตารางที่ 1.5 แสดงถึงปริมาณการผลิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคลในออสเตรเลีย แยกตามรุ่น ปริมาณการบริโภคในประเทศ และปริมาณการส่งออก ปี 1995-2001

¹ World Trade Atlas สถิติการส่งออกของออสเตรเลียปี 2001-2003

ตารางที่ 1.5 ปริมาณการผลิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคลในออสเตรเลีย แยกตามรุ่น ปริมาณการบริโภคในประเทศ และปริมาณการส่งออก (ปี 1995-2001)

	ปริมาณ (คัน)						
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Falcon Family	101,731	100,115	88,010	83,436	86,072	85,829	73,388
บริโภคในประเทศ	96,013	91,786	84,152	78,345	80,410	80,890	68,768
ส่งออก	5,718	8,329	3,858	5,091	5,662	4,939	4,620
Commodore Family	107,345	108,006	92,174	116,556	117,476	125,600	129,665
บริโภคในประเทศ	101,906	102,518	89,480	107,260	97,401	98,821	101,074
ส่งออก	5,439	5,488	2,694	9,296	20,075	26,779	28,591
Vectra	-	-	-	2,817	10,122	7,551	-
บริโภคในประเทศ	-	-	-	2,375	7,276	5,132	-
ส่งออก	-	-	-	442	2,846	2,419	-
Magna Family¹	39,724	43,916	59,275	46,506	34,766	38,451	43,502
บริโภคในประเทศ	34,542	31,557	41,579	36,957	24,798	26,415	24,287
ส่งออก	5,182	12,359	17,696	9,549	9,968	12,036	19,215
Camry Family	39,731	50,396	57,586	80,609	85,046	87,916	91,781
บริโภคในประเทศ	32,130	32,517	30,077	46,598	40,392	33,605	26,608
ส่งออก	7,601	17,879	27,509	34,011	44,654	54,311	65,173
Avalon	-	-	-	-	-	14,339	8,838
บริโภคในประเทศ	-	-	-	-	-	13,805	8,776
ส่งออก	-	-	-	-	-	534	62
Corolla	24,377	23,198	22,221	23,968	14,341	-	-
บริโภคในประเทศ	24,377	23,198	22,221	23,968	14,341	-	-
ส่งออก	-	-	-	-	-	-	-
ปริมาณการผลิตทั้งหมด	312,908	325,631	319,266	353,892	347,823	359,686	347,174
บริโภคในประเทศ	288,968	281,576	267,509	295,503	264,618	258,668	229,513
ส่งออก	23,904	44,055	51,757	58,389	83,205	101,018	117,661

¹Production and export figures for Toyota Camry include CKD units

ที่มา: The Commonwealth Department of Industry, Tourism and Resources (ITR), 2002

จากตารางที่ 1.5 จะเห็นได้ว่ารถยนต์ที่ผลิตในออสเตรเลียส่วนใหญ่จะเป็นรถยนต์นั่งขนาดใหญ่ และขนาดกลาง เนื่องจากประเทศออสเตรเลียมีภูมิประเทศที่กว้างใหญ่ ทำให้คนในประเทศจึงนิยมใช้รถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ใหญ่ในการขับขี่มากกว่า นอกจากนี้จะเห็นว่ารถยนต์ที่ผลิตได้ในออสเตรเลียประมาณสองในสามจะเป็นการผลิตเพื่อใช้บริโภคในประเทศ และจากตารางก็จะเห็นได้ว่ารถยนต์รุ่นเล็ก อันได้แก่ Vectra และ Corolla ก็ได้ยกเลิกการผลิตในออสเตรเลียไปแล้วตั้งแต่ปี 2001 และ 2000 ตามลำดับ

ผู้ผลิตรถยนต์ในออสเตรเลียในปัจจุบันมีอยู่ 4 รายด้วยกันคือ

- 1) Ford Australia ผลิตรุ่น Falcon
- 2) Holden ผลิตรุ่น Commodore หรือที่เรียกว่า Chevrolet Lumina ในตะวันออกกลาง
- 3) Mitsubishi ผลิตรุ่น Magna หรือที่เรียกว่ารุ่น Diamante ในสหรัฐอเมริกา
- 4) Toyota ผลิตรุ่น Camry และ Avalon

โดยความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบของประเทศออสเตรเลียนั้นมาจากการผลิตที่เป็นเอกลักษณ์จากเทคโนโลยีระดับสูงและแรงงานที่มีทักษะ อีกทั้งมีการผลิตที่ยืดหยุ่นและอุตสาหกรรมเชื่อมโยงที่มีประสิทธิภาพทั้งทางด้านเครื่องมือ การบริการ การออกแบบ ความสามารถทางด้านวิศวกรรม การทดสอบมาตรฐานผลิตภัณฑ์ และวัตถุดิบที่มีคุณภาพสูง และเนื่องจากออสเตรเลียมีข้อกำหนดในการผลิตรถยนต์เพื่อรักษาสภาพแวดล้อมอย่างเข้มงวด จึงทำให้รถยนต์ที่ผลิตในประเทศออสเตรเลียนั้นมีคุณภาพสูงและส่งผลให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนนั้นต้องผลิตชิ้นส่วนให้มีคุณภาพสูงให้สอดคล้องกับความต้องการไปด้วย

อีกทั้งตำแหน่งที่ตั้งของประเทศออสเตรเลียเป็นที่ตั้งในอุดมคติของบริษัทที่ต้องการทำงานอย่างต่อเนื่องตลอด 24 ชั่วโมง กล่าวคือ หลายบริษัทในออสเตรเลียได้เข้าไปมีส่วนร่วมกับโครงการของกลุ่มธุรกิจที่ทำงาน 8 ชั่วโมงในเยอรมัน แล้วทำการส่งมอบงานให้สหรัฐอเมริกาใน 8 ชั่วโมงต่อมา และทำการในอีก 8 ชั่วโมงสุดท้ายในออสเตรเลีย ซึ่งเป็นจุดเด่นของอุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบในออสเตรเลีย

จากการที่อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศออสเตรเลียนั้นมีความสามารถในการแข่งขันที่สูง จึงทำให้อุตสาหกรรมส่วนประกอบรถยนต์นั้นมีความสามารถในการแข่งขันที่สูงเช่นเดียวกัน เนื่องจากผู้ประกอบการรถยนต์ต้องการผลิตรถยนต์ที่มีมาตรฐานสูง จึงทำให้ supplier ผลักดันตนเองให้มีความสามารถในการผลิตส่วนประกอบที่มีมาตรฐานสูงเพื่อรองรับกับอุปสงค์ผู้ประกอบการรถยนต์ได้ รถยนต์ที่ผลิตในประเทศออสเตรเลีย ต้องใช้ส่วนประกอบที่ผลิตภายในประเทศร้อยละ 80 ดังนั้นใน 2 ทศวรรษหลังนี้จึงทำให้ผู้ผลิตส่วนประกอบรถยนต์นั้นจึงลดลงเหลือแต่ผู้ผลิตรายใหญ่ในแต่ละชิ้นส่วน ปัจจุบันมีผู้ผลิตส่วนประกอบรถยนต์ในออสเตรเลียประมาณ 200 ราย

ในหลายขั้นตอนการผลิตของการประกอบรถยนต์ในออสเตรเลียนั้นจำเป็นต้องวัตถุดิบจากอุตสาหกรรมของผู้ผลิตส่วนประกอบรถยนต์เป็นอย่างมาก ดังนั้นในสภาพการณ์ที่ตลาดมีการแข่งขันสูงนั้น ผู้ผลิตส่วนประกอบและผู้ประกอบการยานยนต์จึงต้องมีความใกล้ชิดกันมากอีกทั้งยังต้องมีการสนับสนุนจากภาครัฐบาลเพื่อสามารถดำเนินธุรกิจสอดคล้องกับภาวะเศรษฐกิจที่เป็นอยู่ในขณะนั้น

1.3.3 การจ้างงาน

อุตสาหกรรมยานยนต์ในออสเตรเลียมีการจ้างงานร้อยละ 0.6 ของการจ้างงานโดยรวม โดยในปี 1995/1996 มีการจ้างงานกว่า 50,000 คน และลดลงเป็นลำดับ ซึ่งมาเพิ่มอีกในช่วงปี 1999/2000 และข้อมูลล่าสุด ในช่วงปี 2000/2001 มีการจ้างงานรวม 62,661 คน หรือคิดเป็นประมาณครึ่งหนึ่งของการจ้างงานในอุตสาหกรรมนี้ของไทย (รายละเอียดตามตารางที่ 1.6) การจ้างงานที่แสดงในตารางที่ 1.6 นี้เป็นการจ้างงานรวมในอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งประกอบไปด้วยอุตสาหกรรมรถยนต์ อุตสาหกรรมผลิตตัวถัง อุตสาหกรรมผลิตอุปกรณ์และที่เกี่ยวข้องกับไฟฟ้าที่ใช้ในรถยนต์ และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนอื่น ๆ ซึ่งหากพิจารณาที่อุตสาหกรรมรถยนต์อย่างเดียวแล้ว ก็พอสรุปได้ว่าอุตสาหกรรมรถยนต์ในออสเตรเลียมีการจ้างงานไม่สูงนัก อยู่ที่น้อยกว่า 20,000 คน

ตารางที่ 1.6 การจ้างงานในอุตสาหกรรมยานยนต์ของออสเตรเลีย

	หน่วย: คน					
	1995/96	1996/97	1997/98	1998/99	1999/2000	2000/01
อุตสาหกรรมรถยนต์	20,872	20,330	19,719	18,168	16,519	N/A
อุตสาหกรรมผลิตตัวถัง	7,683	7,614	8,443	7,888	10,260	N/A
ไฟฟ้าและอุปกรณ์	5,176	5,420	4,734	5,001	5,287	N/A
ชิ้นส่วนรถยนต์อื่น ๆ	22,086	21,868	22,262	20,414	22,422	N/A
รวม	55,817	55,232	55,158	51,471	54,488	62,661
เพิ่ม/ลด (ร้อยละ)		-1.05	-0.13	-6.68	5.86	15.0

ที่มา : Australia Bureau of Statistics และจากการคำนวณ

อย่างไรก็ตามปัจจัยทางด้านเทคโนโลยี คุณภาพและราคาของผู้บริโภคคาดหวังทำให้อุปสงค์ของแรงงานในอุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบต้องการผู้ที่มีทักษะสูงและมีแรงกระตุ้นในการพัฒนาทักษะของตนเอง จึงทำให้อุตสาหกรรมนี้เป็นแหล่งฝึกทักษะแรงงานและการจัดการด้านเทคโนโลยี ดังนั้นอุตสาหกรรมส่วนประกอบรถยนต์จึงต้องมีการพัฒนาและฝึกฝนทักษะแรงงานอยู่เสมอโดยมีการเน้นการจัดการโดยไม่มีสายงานที่ซับซ้อน ซึ่งเป็นการเน้นการควบคุมคุณภาพของคนมากกว่าเครื่องจักร

1.3.4 การลงทุน

เนื่องจากแรงงานในประเทศออสเตรเลียมีทักษะที่สูงและมีการใช้เทคโนโลยีที่ก้าวหน้า จึงทำให้ประเทศออสเตรเลียเป็นประเทศเป้าหมายในการขยายการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์ เช่น General Motors Holden ได้มีการจัดตั้งโรงงาน V6 Cylinder pump และ คอมเพรสเซอร์เครื่องปรับอากาศ ส่งผลให้มีการวิจัยและพัฒนาในอุตสาหกรรมส่วนประกอบและชิ้นส่วนรถยนต์เป็นอย่างมาก

สำหรับผู้ประกอบการรถยนต์รายใหญ่ของโลกเห็นว่าการออกแบบของประเทศออสเตรเลียมีความเป็นเลิศซึ่งเป็นภาคธุรกิจที่มีความสำคัญและสร้างโอกาสให้แก่อุตสาหกรรมส่วนประกอบและชิ้นส่วนรถยนต์ของประเทศออสเตรเลีย

1.3.5 วิสัยทัศน์ประเทศออสเตรเลีย และนโยบายของภาครัฐ

ประเทศออสเตรเลียนับเป็นประเทศที่มีการเปิดเสรีตลาดรถยนต์มากที่สุดแห่งหนึ่งในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก และในโลกประเทศหนึ่ง ประเทศออสเตรเลียได้มีแผนการลดภาษีรถยนต์จากร้อยละ 15 ให้ลงเหลือร้อยละ 10 ภายในปี 2005 และให้เหลือร้อยละ 5 ภายในปี 2010

โดยในระหว่างที่รัฐบาลปรับลดภาษีนำเข้ารถยนต์ รัฐบาลก็ได้มีการให้ความช่วยเหลืออุตสาหกรรมเพื่อให้มีความสามารถในการแข่งขันในระดับนานาชาติได้ โดยความช่วยเหลือนี้จะสิ้นสุดลงในปี 2015 ซึ่งคาดว่าอุตสาหกรรมยานยนต์ของออสเตรเลียจะได้มีการพัฒนาพร้อมที่จะแข่งขันต่อไปแล้ว นโยบายของรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมรถยนต์สามารถอธิบายตามหัวข้อต่าง ๆ ได้ดังนี้

1) การปรับลดอัตราภาษีโดยทั่วไป และกับประเทศสมาชิกที่มีการรวมกลุ่มเศรษฐกิจตามสนธิสัญญาใบกอว์

ประเทศสมาชิกในกลุ่มเอเปคตกลงร่วมกันที่จะเปิดเสรีการค้า โดยกำหนดว่าประเทศพัฒนาแล้วจะเปิดเสรีการค้าภายในปี 2010 และประเทศกำลังพัฒนาภายในปี 2020 อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันประเทศออสเตรเลียนับได้ว่าเป็นประเทศหนึ่งที่มีการเปิดเสรีในอุตสาหกรรมรถยนต์มากที่สุดในภูมิภาค และในโลกอยู่แล้ว ณ ขณะนี้ อัตราภาษีนำเข้ารถยนต์ส่วนบุคคลและส่วนประกอบของออสเตรเลียอยู่ที่ร้อยละ 15 และจะค่อย ๆ ลดลงจนเหลือร้อยละ 10 ในปี 2005 โดยจะอยู่ที่ร้อยละ 10 จนกระทั่งถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2009 และก็จะลดลงเหลือร้อยละ 5 นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2010 ส่วนอัตราภาษีทั่วไปสำหรับรถยนต์เพื่อการพาณิชย์และรถยนต์ขับเคลื่อนสี่ล้ออยู่ที่ร้อยละ 5 อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันออสเตรเลียก็ไม่มีแนวคิดภาษีในรถยนต์หนึ่งและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ให้กับประเทศสมาชิกของการรวมกลุ่มเศรษฐกิจที่มีอยู่ อันได้แก่

CER (Australia-New Zealand Closer Economic Relations Trade Agreement)

SAFTA (Singapore-Australia Free Trade Agreement)

PATCRA (Papua New Guinea Trade and Commercial Relations Agreement)

SPARTECA (South Pacific Regional Trade and Economic Cooperation Agreement)

และนอกจากรัฐบาลออสเตรเลียกำลังเจรจาข้อตกลงการค้าเสรีกับไทยแล้ว ออสเตรเลียก็ยังอยู่ในขั้นการเจรจาการค้าเสรีกับสหรัฐอเมริกาด้วยเช่นกัน

2) การส่งเสริมการลงทุนจากต่างชาติ

รัฐบาลออสเตรเลียมีนโยบายสนับสนุนการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์จากต่างชาติโดยไม่มี การตั้งข้อกำหนดเกี่ยวกับเรื่องข้อกำหนดสัดส่วนวัตถุดิบภายในประเทศแต่อย่างใด รวมทั้งไม่มีข้อกำหนดเรื่อง สัดส่วนการถือหุ้นจากต่างชาติ การนำผลกำไรกลับประเทศ

3) เขตการผลิตปลอดภาษี (Manufacturing free trade zones)

ถึงแม้ออสเตรเลียจะไม่มีเขตการผลิตปลอดภาษีอย่างแท้จริง ตามคำนิยาม แต่ก็มีสิ่ง ที่เรียกว่าเขตการผลิตสินค้าทัณฑ์บน หรือ Manufacture in Bond โดยที่สินค้าที่เข้ามาหรือผลิตในเขตดังกล่าว แล้วมีการส่งออก ก็จะไม่ต้องเสียภาษีนำเข้า แต่หากสินค้านำเข้ามาในเขตนี้แล้วนำมาขายในประเทศก็ จะต้องมีการเสียภาษีนำเข้า ซึ่งเป็นนโยบายที่ช่วยผู้ผลิตในประเทศที่ทำการส่งออก

4) Duty Drawback Arrangements

แผนการ Duty Drawback Scheme นี้ เป็นแผนการที่ช่วยบริษัทส่งออกในเรื่องของการคืน เงินภาษีให้รวดเร็วขึ้น โดยไม่จำกัดอยู่เฉพาะอุตสาหกรรมรถยนต์เท่านั้น แต่สำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์จะ รวมถึงภาษีศุลกากรขาเข้าและภาษีขาย ในสินค้านำมาผลิตต่อเพื่อการส่งออก หรือที่นำเข้ามาแล้วมีการ ส่งออกต่อไป

Tariff Export Concession Scheme (TEXCO) จะเป็นกระบวนการที่เสริมขึ้นมา เพื่อให้ บริษัทที่ทำการส่งออกไม่ต้องเสียภาษีเหล่านี้ตั้งแต่แรก หากเป็นการนำเข้ามาเพื่อการส่งออก

5) Automotive Competitiveness and Investment Scheme (ACIS)

ACIS เป็นโครงการที่รัฐบาลออสเตรเลียสร้างขึ้นมาเพื่อให้ความช่วยเหลืออุตสาหกรรมยานยนต์โดยตรง โดยมีระยะเวลาของโครงการตั้งแต่ปี 2001 ไปจนถึง 2015 (รัฐบาลได้ขยายมาจากเวลาเดิมที่สิ้นสุด ที่ปี 2005) โดยมีวัตถุประสงค์คือ

1. เพื่อทดแทนโครงการส่งเสริมการส่งออก (The Export Facilitation Scheme: EFS)
2. เพื่อเตรียมพร้อมกับการลดภาษีศุลกากรของรัฐบาล

โครงการ ACIS เป็นโครงการที่ให้ประโยชน์กับผู้เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมยานยนต์หลายกลุ่มด้วยกันคือ

1. อุตสาหกรรมผู้ผลิตยานยนต์ (Motor vehicle producers: MVPs)
2. อุตสาหกรรมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ (Automotive component producers:ACPs)
3. อุตสาหกรรมผู้ผลิตเครื่องจักร เครื่องมือในอุตสาหกรรมยานยนต์ (Automotive machine toolers/ automotive tooling producers: AMTPs)

4. อุตสาหกรรมบริการที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์ (Automotive service providers: ASPs) ซึ่งโดยมากก็หมายถึงการให้บริการการออกแบบโดยเฉพาะกับอุตสาหกรรมยานยนต์

ประโยชน์ที่ ACIS ให้จะเกี่ยวข้องกับการผลิตและการลงทุนในอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ และการสนับสนุนงานวิจัยและพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยผลประโยชน์จะอยู่ในรูปของ Credit benefits ที่สามารถนำมาหักลบกับภาษีศุลกากรขาเข้า หรืออาจนำไปขายให้กับธุรกิจอื่นต่อได้ ซึ่งหากแบ่งตามประเภทอุตสาหกรรมที่จะได้รับผลประโยชน์ และรูปแบบกิจกรรมที่ขอการสนับสนุนจากโครงการ ACIS จะได้ดังนี้

กลุ่มที่ 1: อุตสาหกรรมผู้ผลิตรถยนต์ (Motor vehicle producers: MVPs)

กิจกรรมที่สามารถขอรับ Credit Benefit ได้ คือ

- การผลิตเพื่อขายในประเทศออสเตรเลียและนิวซีแลนด์
- การผลิตเพื่อการส่งออก
- การลงทุนในโรงงานและอุปกรณ์เพื่อใช้ในการผลิตรถยนต์ เครื่องยนต์ และ ส่วนประกอบของเครื่องยนต์

กลุ่มที่ 2: อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง

ประกอบไปด้วย

- 2.1 อุตสาหกรรมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ (Automotive component producers: ACPs)
- 2.2 อุตสาหกรรมผู้ผลิตเครื่องจักร เครื่องมือในอุตสาหกรรมยานยนต์ (Automotive machine tools/ automotive tooling producers: AMTPs)
- 2.3 อุตสาหกรรมบริการที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์ (Automotive service providers: ASPs)

โดยกิจกรรมที่สามารถขอรับ Credit benefits ได้คือ

- การลงทุนในการวิจัยและพัฒนาการลงทุนในโรงงานและอุปกรณ์เพื่อใช้ในการผลิต ส่วนประกอบและเครื่องมือเครื่องมือนานาชนิดต่าง ๆ

1.4 อุปสงค์ในไทยและออสเตรเลีย

1.4.1 อุปสงค์ในประเทศไทย

อุปสงค์ตลาดรถยนต์รวมของไทยมีแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่องหลังวิกฤตเศรษฐกิจในปี 1998 โดยในปี 2003 ประเทศไทยมียอดการจำหน่ายรถยนต์รวมทั้ง 533,176 คัน เติบโตเพิ่มขึ้นร้อยละ 30.2 แบ่งเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคลจำนวน 179,005 คัน เติบโตเพิ่มขึ้นร้อยละ 41.7 และรถเพื่อการพาณิชย์จำนวน 354,171 คัน เติบโตขึ้นร้อยละ 25.1 รายละเอียดยอดจำหน่ายตามตารางที่ 1.7

ตารางที่ 1.7 แสดงยอดจำหน่ายรถยนต์รวม ในช่วงปี 1996-2003

	หน่วย : คัน							
ปี	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	172,730	132,060	46,300	66,858	83,106	104,502	126,353	179,005
อัตราเพิ่ม/ลด (ร้อยละ)		-23.55	-64.94	44.40	24.30	25.75	20.91	41.67
รถเพื่อการพาณิชย์	416,396	231,096	97,765	151,472	179,083	192,483	283,009	354,171
อัตราเพิ่ม/ลด (ร้อยละ)		-44.50	-57.70	54.93	18.23	7.48	47.03	25.14
ตลาดรถยนต์รวม	589,126	363,156	144,065	218,330	262,189	296,985	409,362	533,176
อัตราเพิ่ม/ลด (ร้อยละ)		-38.36	-60.33	51.55	20.09	13.27	37.84	30.25

ที่มา : สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย (เว็บไซต์สถาบันยานยนต์)

สำหรับรถเพื่อการพาณิชย์ของไทยได้มีการแบ่งย่อยออกเป็น 6 ประเภทย่อยคือ (1) รถตู้และรถโดยสารขนาดไม่เกิน 30 ที่นั่ง (2) รถกระบะ 1 ตัน (3) รถบรรทุก 2-4 ตัน (4) รถบรรทุกมากกว่า 4 ตันและรถโดยสาร (5) รถบรรทุกน้อยกว่า 1 ตัน (6) รถขับเคลื่อน 4 ล้อ แต่หากเปรียบเทียบสัดส่วนของยอดจำหน่ายรถประเภทต่างๆ แล้ว พบว่ารถกระบะจะมีสัดส่วนของยอดจำหน่ายมากกว่ายอดจำหน่ายของรถเพื่อการพาณิชย์ประเภทอื่นรวมกัน โดยในปี 2003 รถกระบะจะมียอดจำหน่าย 309,144 คัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 87.2 ของรถเพื่อการพาณิชย์ รายละเอียดยอดจำหน่ายรถกระบะและรถเพื่อการพาณิชย์อื่นดังแสดงในตารางที่ 1.8

ตารางที่ 1.8 แสดงยอดจำหน่ายรถกระบะและรถเพื่อการพาณิชย์อื่น ในช่วงปี 1996-2003

หน่วย : คัน

ปี	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
รถกระบะ 1 คัน	327,663	188,324	81,263	129,904	151,703	168,639	241,266	309,144
อัตราเพิ่ม/ลด(ร้อยละ)		-	-					
อื่นๆ	88,733	42,772	16,502	21,568	27,380	23,844	41,743	45,027
อัตราเพิ่ม/ลด(ร้อยละ)		42.53	56.85	59.86	16.78	11.16	43.07	28.13
ยอดรวมรถเพื่อการพาณิชย์	416,396	231,096	97,765	151,472	179,083	192,483	283,009	354,171
อัตราเพิ่ม/ลด(ร้อยละ)		-44.50	-57.70	54.93	18.23	7.48	47.03	25.14

ที่มา : สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย (เว็บไซต์สถาบันยานยนต์)

จากตารางที่ 1.7 และ 1.8 แสดงให้เห็นว่า รถกระบะไม่เพียงแต่จะเป็นรถที่ครองส่วนแบ่งตลาดของรถเพื่อการพาณิชย์สูงสุด แต่ยังคงครองส่วนแบ่งตลาดสูงสุดของตลาดรถทั้งหมดของไทย โดยในปี 2003 รถกระบะ 1 คัน ครองส่วนแบ่งการตลาดสูงสุดถึงร้อยละ 57.98 รองลงมาคือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล มีส่วนแบ่งการตลาดร้อยละ 33.57 และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่นๆ มีส่วนแบ่งการตลาดร้อยละ 8.45

สาเหตุที่รถกระบะของไทยเป็นที่นิยมและสามารถครองส่วนแบ่งการตลาดได้เกินร้อยละ 50 เนื่องจากภาครัฐมีมาตรการช่วยเหลือผู้ที่มีรายได้น้อย เกษตรกร รวมถึงผู้ประกอบการค้า การเก็บภาษีสรรพสามิตรถกระบะจึงคิดเพียงร้อยละ 3 ส่งผลให้ราคาการรถกระบะถูกกว่าราคารถยนต์นั่งทั่วไป การที่ประเทศไทยมีตลาดรถกระบะที่มีขนาดใหญ่ส่งผลให้ราคาการผลิตต่อหน่วยถูกลง ราคารถกระบะของไทยจึงมีราคาที่สามารแข่งขันได้ในตลาดโลก

สำหรับยี่ห้อรถประเภทต่างๆ ที่ได้รับความนิยมสูงสุดในประเทศไทย 3 อันดับแรกในปี 2003 มีดังนี้

- ยี่ห้อรถที่ได้รับความนิยมสูงสุดของตลาดรถยนต์รวม ได้แก่ โตโยต้า มียอดขายทั้งสิ้น 188,748 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 45.1 คิดเป็นส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 35.4 อันดับที่ 2 ได้แก่ ฮีซุซุ มียอดขาย

ทั้งสิ้น 131,422 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 24.6 คิดเป็นส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 24.6 และอันดับ 3 ได้แก่ ฮอนด้า ซึ่งมี ยอดขาย 69,069 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 27.3 คิดเป็นส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 13

- ยี่ห้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่ได้รับความนิยมสูงสุด ได้แก่ โตโยต้า มียอดขายทั้งสิ้น 82,734 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 63.1 คิดเป็นส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 46.2 อันดับที่ 2 ได้แก่ ฮอนด้า มียอดขายทั้งสิ้น 60,774 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 71.4 คิดเป็นส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 34.0 และอันดับ 3 ได้แก่ นิสสัน ซึ่งมียอดขาย 9,879 คัน ลดลงร้อยละ 22.7 คิดเป็นส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 5.5

- ยี่ห้อที่ครองตลาดรถกระบะ 1 คัน ที่ได้รับความนิยมสูงสุด ได้แก่ อีซูซุ มียอดขาย 123,789 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 40.8 ครองส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 40 รองลงมาคือ โตโยต้า มียอดขาย 99,901 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 36.3 ครองส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 32.3 และนิสสัน ซึ่งครองอันดับ 3 มียอดขาย 31,449 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.4 ด้วยส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 10.2

จากส่วนแบ่งการตลาดและคามนิยมรถยนต์ในประเทศไทยจะพบว่า รถยนต์จากค่ายญี่ปุ่น ครองส่วนแบ่งตลาดสูงสุด ดังแสดงในตารางที่ 1.9 ซึ่งบริษัทฮอนด้าเป็นรถที่ได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นอย่างมาก ในช่วงระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา

ตารางที่ 1.9 แสดงการเปรียบเทียบส่วนแบ่งตลาดยี่ห้อรถต่างๆในปี 1990 กับปี 2001(ร้อยละ)

ปี/ยี่ห้อ	โตโยต้า	อีซูซุ	นิสสัน	มิตซูบิชิ	ฮอนด้า	อื่นๆ
1990	25	23	17	13	4	18
2001	28	24	12	8	13	15

ที่มา : Automotive Resources Asia Ltd.

สำหรับการอุปสงค์ของรถยนต์ขนาดของไทยคาดว่า คงจะมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากสภาวะเศรษฐกิจที่ดีขึ้น ค่ายรถยนต์ต่างๆ มีกิจกรรมส่งเสริมการขายและแผนในการแนะนำรุ่นใหม่ๆ อย่างต่อเนื่อง ประกอบกับผู้บริโภคคนไทยมีความนิยมในสินค้าใหม่ สังเกตได้จากยอดขายของ Toyota Vios และ Honda City รวมกันในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2003 มีจำนวนสูงถึง 41,000 คัน

1.4.2 อุปสงค์ในประเทศออสเตรเลีย

อุปสงค์ตลาดรถยนต์รวมของออสเตรเลียมีแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่องเช่นเดียวกับตลาดรถยนต์ของไทย โดยในปี 2001 ประเทศออสเตรเลียมียอดการจำหน่ายรถยนต์รวมทั้ง 772,681 คัน แบ่งเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคลจำนวน 529,452 คัน และรถเพื่อการพาณิชย์จำนวน 243,229 คัน หรือคิดเป็นอัตราส่วนต่างๆ โดยรถยนต์ส่วนบุคคลคิดเป็นร้อยละ 70 และรถเพื่อการพาณิชย์คิดเป็นร้อยละ 30 รายละเอียดยอดจำหน่ายตามตารางที่ 1.10

ตารางที่ 1.10 แสดงยอดจำหน่ายรถยนต์รวม ในช่วงปี 1994-2001

	หน่วย : คัน							
ปี	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	460,698	488,372	492,058	540,353	584,360	547,575	553,673	529,452
อัตราเพิ่ม/ลด (ร้อยละ)		6.01	0.75	9.81	8.14	-6.29	1.11	-4.37
รถเพื่อการพาณิชย์	155,588	154,185	157,991	182,289	223,309	239,270	233,427	243,229
อัตราเพิ่ม/ลด (ร้อยละ)		-0.90	2.47	15.38	22.50	7.15	-2.44	4.20
ตลาดรถยนต์รวม	616,286	642,557	650,049	722,642	807,669	786,845	787,100	772,681
อัตราเพิ่ม/ลด (ร้อยละ)		4.26	1.17	11.17	11.77	-2.58	0.03	-1.83

ที่มา : VFACTS, Vehicle Retail Sale (Automotive Research and Trade Section, Department of Industry, Tourism and Resources)

สำหรับรถเพื่อการพาณิชย์ของออสเตรเลียได้มีการแบ่งย่อยออกเป็น 2 ประเภทหลักคือ (1) รถบรรทุกเบา (Light Truck) และ (2) รถบรรทุกหนัก (Heavy Truck) สำหรับสัดส่วนยอดจำหน่ายระหว่างรถบรรทุกเบากับรถบรรทุกหนักพบว่า รถบรรทุกเบาจะมียอดจำหน่ายประมาณร้อยละ 20 ของตลาดรวม ในขณะที่รถบรรทุกหนักจะมียอดจำหน่ายเพียงร้อยละ 2-3 เท่านั้น โดยในปี 2001 ออสเตรเลียมียอดจำหน่ายรถบรรทุกเบาจำนวน 224,270 คัน ในขณะที่รถบรรทุกหนักมียอดจำหน่ายจำนวน 18,959 คัน รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.11

ตารางที่ 1.11 แสดงยอดจำหน่ายรถเพื่อการพาณิชย์ของออสเตรเลีย ในช่วงปี 1994-2001

ปี	หน่วย : คัน							
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Light Truck	137,252	136,449	142,830	165,711	203,941	218,848	213,571	224,270
อัตราเพิ่ม/ลด (ร้อยละ)		-0.59	4.68	16.02	23.07	7.31	-2.41	5.01
Heavy Truck	18,336	17,736	15,161	16,578	19,368	20,422	19,856	18,959
อัตราเพิ่ม/ลด (ร้อยละ)		-3.27	-14.52	9.35	16.83	5.44	-2.77	-4.52
ยอดรวมรถ เพื่อการ พาณิชย์								
155,588	154,185	157,991	182,289	223,309	239,270	233,427	243,229	
อัตราเพิ่ม/ ลด(ร้อยละ)		-0.90	2.47	15.38	22.50	7.15	-2.44	4.20

ที่มา : VFACTS, Vehicle Retail Sale (Automotive Research and Trade Section, Department of Industry, Tourism and Resources)

สำหรับยี่ห้อรถประเภทต่างๆ ที่ได้รับความนิยมสูงสุดในตลาดออสเตรเลีย 3 อันดับแรกดังตารางที่ 1.12

ตารางที่ 1.12 ตารางแสดงสัดส่วนการตลาดของรถยนต์ยี่ห้อต่างๆ ในประเทศออสเตรเลีย

ปี	หน่วย : สัดส่วนการตลาด (%)							
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
ไฮลเดน	18.80	19.20	19.20	16.60	19.0	19.70	19.70	21.40
โตโยต้า	20.60	18.80	18.60	17.40	19.60	19.50	20.20	18.30
ฟอร์ด	20.30	21.50	20.30	18.00	15.90	16.10	14.50	13.80

ที่มา : VFACTS, Vehicle Retail Sale (Automotive Research and Trade Section, Department of Industry, Tourism and Resources)

1.5 การค้าระหว่างประเทศของไทยและออสเตรเลีย

1.5.1 การค้าระหว่างประเทศของไทย

- รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (HS 8703)

ประเทศไทยมีการส่งออกรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (HS 8703) ไปออสเตรเลียด้วยมูลค่าที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2003 ประเทศไทยส่งออกรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไปออสเตรเลียด้วยมูลค่า 90.73 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นร้อยละ 11.63 ของมูลค่าส่งออกทั้งหมด สำหรับตลาดส่งออกรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่สำคัญของไทย 10 อันดับแรกได้แก่ อินโดนีเซีย ญี่ปุ่น ฟิลิปปินส์ ออสเตรเลีย เบลเยียม สิงคโปร์ มาเลเซีย นิวซีแลนด์ กัมพูชา และจีน รายละเอียดมูลค่าการส่งออกดังแสดงในตารางที่ 1.13

ตารางที่ 1.13 แสดงมูลค่าการส่งออกรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (HS 8703) ของไทย

หน่วย : ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ลำดับ	ประเทศ	1999	2000	2001	2002	2003
1	อินโดนีเซีย	0.15	4.18	10.14	19.53	180.41
2	ญี่ปุ่น	0.25	0.52	93.37	74.92	153.54
3	ฟิลิปปินส์	0.01	0.72	0.43	0.02	99.14
4	ออสเตรเลีย	48.96	55.18	52.06	60.76	90.73
5	เบลเยียม	0.00	54.13	417.66	302.76	88.43
6	สิงคโปร์	10.40	32.91	17.17	1.97	58.69
7	มาเลเซีย	0.21	0.24	2.88	2.21	19.16
8	นิวซีแลนด์	16.60	11.38	10.53	7.12	14.37
9	กัมพูชา	0.43	3.78	6.51	10.58	13.32
10	จีน	0.07	1.15	10.33	14.06	10.60
--โลก--		118.02	213.29	670.87	525.74	779.63

ที่มา : World Trade Atlas

สำหรับการนำเข้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล (HS 8703) ของไทยพบว่า ประเทศไทยมีการนำเข้าจากประเทศออสเตรเลียลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2003 ประเทศไทยนำเข้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลจากออสเตรเลียคิดเป็นมูลค่าเพียง 0.67 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับประเทศที่ประเทศไทยนำเข้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลมากที่สุด 10 อันดับแรกได้แก่ ฟิลิปปินส์ เยอรมนี ญี่ปุ่น อินโดนีเซีย สหราชอาณาจักร เกาหลีใต้ สหรัฐอเมริกา ฝรั่งเศส สวีเดน อิตาลี และออสเตรเลีย รายละเอียดมูลค่าการส่งออกดังแสดงในตารางที่ 1.14

ตารางที่ 1.14 แสดงมูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล (HS 8703) ของไทย

หน่วย : ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ลำดับ	ประเทศ	1999	2000	2001	2002	2003
1	ฟิลิปปินส์	15.61	1.37	4.40	26.14	174.85
2	เยอรมนี	26.44	94.35	50.37	60.63	76.71
3	ญี่ปุ่น	293.81	137.65	86.76	55.98	73.79
4	อินโดนีเซีย	11.94	1.74	4.08	10.45	32.71
5	สหราชอาณาจักร	3.10	4.32	4.81	6.71	10.03
6	เกาหลีใต้	2.00	5.56	4.96	6.28	5.94
7	สหรัฐอเมริกา	35.34	3.20	3.27	3.66	5.92
8	ฝรั่งเศส	0.44	0.13	3.35	3.62	5.25
9	สวีเดน	0.79	5.93	1.54	2.30	1.78
10	อิตาลี	0.28	1.15	1.04	4.91	1.24
11	ออสเตรเลีย	17.54	18.84	12.96	-	0.67
	--โลก--	434.38	286.35	191.48	183.74	390.37

ที่มา : World Trade Atlas

จากตารางที่ 1.14 สรุปได้ว่า ประเทศไทยมีแนวโน้มการนำเข้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล (HS 8703) อย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2001 เป็นต้นมา โดยในปี 2001 และ 2002 ประเทศไทยได้นำเข้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลถึง 479.39 และ 342.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ตามลำดับ สำหรับปี 2003 ประเทศไทยยังคงมียอดเกินดุลการค้าจากการส่งออกรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไปประเทศต่างๆ ทั่วโลกคิดเป็นมูลค่า 389.26 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ตารางที่ 1.15 แสดงดุลการค้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล (HS 8703) ของไทยกับประเทศต่างๆ

มูลค่า : ล้านดอลลาร์สหรัฐ

	1999	2000	2001	2002	2003
การส่งออก	118.02	213.29	670.87	525.74	779.63
การนำเข้า	434.38	286.35	191.48	183.74	390.37
ดุลการค้า (+/-)	-316.36	-73.06	+479.39	+342.00	+389.26

สำหรับดุลการค้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล (HS 8703) ระหว่างประเทศไทยกับประเทศออสเตรเลีย นั้น ประเทศไทยเป็นฝ่ายที่ได้ดุลการค้ามาโดยตลอด โดยในปี 1999 ประเทศไทยได้เปรียบ

ดุลการค้าประเทศออสเตรเลีย 31.42 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และได้เติบโตแบบก้าวกระโดดในปี 2002 และ 2003 โดยได้เปรียบดุลการค้าคิดเป็นมูลค่า 60.76 และ 90.06 ล้านดอลลาร์สหรัฐตามลำดับ รายละเอียดดุลการค้าแต่ละปีตามตารางที่ 1.15

ตารางที่ 1.16 แสดงดุลการค้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล (HS 8703) ระหว่างประเทศไทยกับประเทศออสเตรเลีย

	มูลค่า : ล้านดอลลาร์สหรัฐ				
	1999	2000	2001	2002	2003
การส่งออก	48.96	55.18	52.06	60.76	90.73
การนำเข้า	17.54	18.84	12.96	-	0.67
ดุลการค้า (+/-)	+31.42	+36.34	+39.10	+60.76	+90.06

● รถยนต์ส่วนบุคคล ขนาดเครื่องยนต์ 3000 ซีซีขึ้นไป (HS 870324)

แม้ว่าประเทศไทยมีการส่งออกรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (HS 8703) ไปประเทศต่างๆ ด้วยมูลค่าที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่สำหรับการส่งออกรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีขนาดเครื่องยนต์ขนาดเกิน 3000 ซีซีขึ้นไป (HS870324) มีมูลค่าน้อยมาก โดยในปี 2003 ประเทศไทยมีการส่งออกรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีขนาดเครื่องยนต์ 3000 ซีซีขึ้นไปประเทศต่างๆ เพียง 6.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐ รายละเอียดมูลค่าการส่งออกดังแสดงในตารางที่ 1.17

ตารางที่ 1.17 แสดงมูลค่าการส่งออกรถยนต์ส่วนบุคคล ขนาดเครื่องยนต์ 3000 ซีซีขึ้นไป (HS870324) ของไทย

		หน่วย : ล้านดอลลาร์สหรัฐ				
ลำดับ	ประเทศ	1999	2000	2001	2002	2003
1	ลาว	0.23	0.21	0.24	1.85	2.52
2	กัมพูชา	0.15	0.98	0.90	1.02	1.75
3	สิงคโปร์	0.25	0.09	0.28	0.15	1.02
4	จีน	0.04	0.03	4.00	2.90	1.00
5	เยอรมนี	-	0.02	0.07	-	0.21
6	ปากีสถาน	-	-	-	-	0.17
7	พม่า	2.53	2.02	0.26	0.08	0.08
8	ฮ่องกง	-	-	0.16	0.12	0.06
9	เวียดนาม	-	-	-	-	0.05
10	ญี่ปุ่น	-	0.03	0.05	0.07	0.01
...						
27	ออสเตรเลีย	0.02	21.05	5.23	-	-
	--โลก--	3.58	25.13	11.21	6.21	6.90

ที่มา : World Trade Atlas

สำหรับการนำเข้ารถยนต์ส่วนบุคคลที่มีขนาดเครื่องยนต์ 3000 ซีซีขึ้นไปนั้น ประเทศไทยยังคงนำเข้าจากญี่ปุ่นและเยอรมนีเป็นหลัก สำหรับรถยนต์ประเภทนี้จากประเทศออสเตรเลียมีมูลค่านำเข้าเพียง 0.67 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2003 รายละเอียดตามตารางที่ 1.17

ตารางที่ 1.18 แสดงสถิติมูลค่านำเข้ารถยนต์ขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 3000 ซีซี ของไทยในช่วง 1999-2003

หน่วย : ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ลำดับ	ประเทศ	1999	2000	2001	2002	2003
1	ญี่ปุ่น	14.06	20.42	16.90	20.11	29.02
2	เยอรมนี	8.03	19.74	11.09	26.93	23.13
3	สหราชอาณาจักร	0.68	0.80	1.12	2.97	3.38
4	สหรัฐอเมริกา	6.68	1.19	1.82	2.32	2.60
5	อิตาลี	0.15	0.33	0.53	0.83	1.11
6	ออสเตรเลีย	0.02	0.02	0.03	-	0.67
7	เกาหลีใต้	0.04	-	0.03	-	0.46
8	สิงคโปร์	0.04	-	0.02	-	0.21
9	จีน	-	-	-	0.00	0.06
10	จอร์เจีย	-	-	-	-	0.05
--โลก--		29.96	45.88	31.65	53.29	60.71

ที่มา : World Trade Atlas

จากตารางที่ 1.19 สรุปได้ว่า ประเทศไทยขาดดุลการค้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีขนาดเครื่องยนต์ 3000 ซีซีขึ้นไป (HS 870324) เพิ่มขึ้นต่อเนื่อง โดยปี 2003 ประเทศไทยขาดดุลการค้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีขนาดเครื่องยนต์ 3000 ซีซีขึ้นไปคิดเป็นมูลค่า 53.81 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ตารางที่ 1.19 แสดงดุลการค้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล (HS 870324) ของไทยกับประเทศต่างๆ

มูลค่า : ล้านดอลลาร์สหรัฐ

	1999	2000	2001	2002	2003
การส่งออก	3.58	25.13	11.21	6.21	6.90
การนำเข้า	29.96	45.88	31.65	53.29	60.71
ดุลการค้า (+/-)	-26.38	-20.75	-20.44	-47.08	-53.81

สำหรับดุลการค้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลขนาดเครื่องยนต์ 3000 ซีซีขึ้นไป (HS 870324) ระหว่างประเทศไทยกับประเทศออสเตรเลีย นั้น ประเทศไทยเป็นฝ่ายที่ได้ดุลการค้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลขนาดเครื่องยนต์ 3000 ซีซีขึ้นไปจากประเทศออสเตรเลียในปี 2001 และ ปี 2002 แต่คิดเป็นมูลค่าแล้วถือว่าไม่มีมูลค่า

น้อยมาก และในปี 2003 ไทยเสียดุลการค้ากับออสเตรเลียในรถยนต์ขนาดเครื่องยนต์ 3000 ซีซี 0.67 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งนับว่าเป็นมูลค่าที่น้อยมากเช่นกัน รายละเอียดดุลการค้าแต่ละปีตามตารางที่ 1.20

ตารางที่ 1.20 แสดงดุลการค้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลขนาดเครื่องยนต์ 3000 ซีซีขึ้นไป (HS 870324) ระหว่างประเทศไทยกับประเทศออสเตรเลียมูลค่า : ล้านดอลลาร์สหรัฐ

	1999	2000	2001	2002	2003
การส่งออก	0.02	21.05	5.23	-	-
การนำเข้า	0.02	0.02	0.03	-	0.67
ดุลการค้า (+/-)	-	+21.03	+5.20	-	-0.67

● **รถกระบะ (HS 8704)**

ประเทศไทยมีการส่งออกรถกระบะ (HS 8704) ไปออสเตรเลียด้วยมูลค่าที่มากเป็นอันดับหนึ่ง โดยในปี 2003 ประเทศไทยส่งออกรถกระบะไปออสเตรเลียด้วยมูลค่า 468.04 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นร้อยละ 25.36 ของมูลค่าส่งออกทั้งหมด สำหรับตลาดส่งออกรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่สำคัญของไทย 10 อันดับแรกได้แก่ ออสเตรเลีย สหราชอาณาจักร ซาอุดีอาระเบีย เยอรมนี นิวซีแลนด์ อิตาลี สเปน ฝรั่งเศส อินโดนีเซีย และสิงคโปร์ รายละเอียดมูลค่าการส่งออกดังแสดงในตารางที่ 1.21

ตารางที่ 1.21 แสดงมูลค่าการส่งออกรถกระบะ (HS 8704) ของไทย

ลำดับ	ประเทศ	หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ				
		1999	2000	2001	2002	2003
1	ออสเตรเลีย	281.50	380.13	245.41	268.62	468.04
2	สหราชอาณาจักร	68.12	57.05	92.62	170.02	273.21
3	ซาอุดีอาระเบีย	15.71	19.28	19.10	40.08	80.23
4	เยอรมนี	91.51	70.68	50.16	72.79	67.08
5	นิวซีแลนด์	34.73	52.12	36.64	43.75	65.22
6	อิตาลี	61.33	108.54	80.18	56.52	64.80
7	สเปน	62.01	74.61	50.36	44.90	61.27
8	ฝรั่งเศส	18.31	22.99	31.95	33.57	47.02
9	อินโดนีเซีย	0.05	6.82	2.31	31.04	40.85
10	สิงคโปร์	2.72	28.60	1.65	7.40	38.46
	--โลก--	1,137.57	1,402.49	1,233.82	1,423.39	1,845.16

ที่มา : World Trade Atlas

การนำเข้ารถกระบะของไทยนั้นมีมูลค่าไม่มาก ส่วนใหญ่เป็นการนำเข้าจากประเทศญี่ปุ่น ด้วยมูลค่ามากกว่าครึ่งของการนำเข้าจากที่ต่างๆ ทั่วโลก โดยในปี 2003 ประเทศไทยนำเข้ารถกระบะจากญี่ปุ่น ด้วยมูลค่า 28.20 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ตามด้วยสหราชอาณาจักรและสหรัฐอเมริกา สำหรับปี 2003 ประเทศไทยนำเข้ารถกระบะจากประเทศออสเตรเลียคิดเป็นมูลค่าเพียง 0.02 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ดังแสดงในตารางที่ 1.22

ตารางที่ 1.22 แสดงสถิติมูลค่านำเข้ารถกระบะ (HS 8704) ของไทยในช่วง 1999-2003

หน่วย : ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ลำดับ	ประเทศ	1999	2000	2001	2002	2003
1	ญี่ปุ่น	28.03	48.18	33.14	38.82	28.20
2	สหราชอาณาจักร	-	-	0.24	0.79	5.63
3	สหรัฐอเมริกา	0.15	5.33	6.99	3.37	3.63
4	กัมพูชา	-	-	0.44	0.04	1.28
5	สวีเดน	0.34	0.63	0.56	2.87	0.59
6	ฝรั่งเศส	-	0.02	-	-	0.56
7	เยอรมนี	0.16	5.18	7.17	9.38	0.35
8	ฟิลิปปินส์	-	-	-	0.02	0.26
9	แอฟริกาใต้	-	-	0.86	1.49	0.25
10	จีน	0.00	0.00	0.01	-	0.16
	...					
15	ออสเตรเลีย	-	0.24	0.11	0.07	0.02
	--โลก--	29.41	60.93	57.07	60.58	41.38

ที่มา : World Trade Atlas

จากตารางที่ 1.23 สรุปได้ว่า ประเทศไทยเป็นประเทศผู้ส่งออกกระบะไปยังประเทศต่างๆ ในขณะที่การนำเข้าจากต่างประเทศเป็นเพียงส่วนน้อยของการค้าระหว่างประเทศเท่านั้น

ตารางที่ 1.23 แสดงดุลการค้ารถกระบะ(HS 8704) ของไทยกับประเทศต่างๆ มูลค่า : ล้านดอลลาร์สหรัฐ

	1999	2000	2001	2002	2003
การส่งออก	1,137.57	1,402.49	1,233.82	1,423.39	1,845.16
การนำเข้า	29.41	60.93	57.07	60.58	41.38
ดุลการค้า (+/-)	+1,108.16	+1,341.56	+1,181.75	+1,362.81	+1,803.78

สำหรับดุลการค้ารถกระบะ (HS 8704) ระหว่างไทยกับออสเตรเลียนั้น ประเทศไทยถือว่าเป็นประเทศที่เป็นผู้ผลิตและส่งออกรถกระบะเป็นหลัก ในขณะที่ประเทศออสเตรเลียเป็นประเทศผู้บริโภครวม ทั้งจะไม่มีการส่งออกรถกระบะมาประเทศไทยเลย รายละเอียดดุลการค้าแต่ละปีตามตารางที่ 1.24

ตารางที่ 1.24 แสดงดุลการค้ารถกระบะ (HS 8704) ระหว่างประเทศไทยกับประเทศออสเตรเลีย

	มูลค่า : ล้านดอลลาร์สหรัฐ				
	1999	2000	2001	2002	2003
การส่งออก	281.50	380.13	245.41	268.62	468.04
การนำเข้า	-	0.24	0.11	0.07	0.02
ดุลการค้า (+/-)	+281.50	+379.89	+245.30	+268.55	+468.02

1.5.2 การค้าระหว่างประเทศของออสเตรเลีย

ตารางที่ 1.25 แสดงการส่งออกรถยนต์นั่งส่วนบุคคลของออสเตรเลีย ซึ่งจะเห็นว่าออสเตรเลียมีการส่งรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไปยังกลุ่มประเทศตะวันออกกลางเป็นส่วนใหญ่

ตารางที่ 1.25 แสดงการส่งออกรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (HS 8703) ของออสเตรเลีย

		หน่วย : ล้านดอลลาร์สหรัฐ				
ลำดับ	ประเทศ	1999	2000	2001	2002	2003
1	ซาอุดี อาระเบีย	304.22	512.18	707.73	654.85	717.22
2	นิวซีแลนด์	223.38	174.45	185.98	252.69	340.41
3	คูเวต	85.24	79.13	95.66	127.45	191.58
4	สหรัฐอเมริกา	160.39	210.72	303.57	296.50	174.00
5	สหรัฐอเมริกาฮับเอมิเรตส์	80.93	100.77	106.27	111.68	163.65
6	โอมาน	21.03	28.45	36.51	29.63	73.57
7	กาตาร์	13.94	19.61	21.47	15.41	35.23
8	แอฟริกาใต้	11.22	0.61	15.22	6.01	24.12
9	บาเรนห์	12.91	14.26	14.62	15.36	22.04
10	อินโดนีเซีย	14.51	50.12	34.61	34.54	17.89
11	มาเลเซีย	14.96	11.47	8.35	4.32	9.13
	...					
24	ประเทศไทย	18.57	19.00	13.43	0.13	0.89
	--โลก--	1,039.82	1,299.94	1,567.61	1,586.93	1,814.16

ที่มา : World Trade Atlas

สำหรับการนำเข้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล เนื่องจากออสเตรเลียเป็นประเทศเปิด ส่งผลให้มีการนำเข้ารถจากประเทศต่างๆ อย่างเสรี และที่ผ่านมา ออสเตรเลียได้มีการนำเข้ารถยนต์จากประเทศต่างๆ มากกว่า 4,000 ล้านเหรียญสหรัฐ จึงส่งผลให้เกิดการขาดดุลการค้าค่อนข้างมาก

ในปี 2003 ออสเตรเลียนำเข้ารถยนต์ส่วนบุคคล (HS 8703) จากญี่ปุ่นมากเป็นอันดับหนึ่ง ด้วยมูลค่าสูงถึง 4,030.92 ล้านเหรียญสหรัฐ ตามด้วยเยอรมนี (1,100.29 ล้านเหรียญสหรัฐ) เกาหลีใต้ (331.55 ล้านเหรียญสหรัฐ) แอฟริกาใต้ (331.11 ล้านเหรียญสหรัฐ) สหรัฐอเมริกา (274.75 ล้านเหรียญสหรัฐ) ฯลฯ สำหรับประเทศไทยได้ส่งรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไปยังตลาดออสเตรเลียในลำดับที่ 9 ด้วยมูลค่าในปี 2003 ทั้งสิ้น 92.64 ล้านเหรียญสหรัฐ ดังแสดงในตารางที่ 1.26

ตารางที่ 1.26 แสดงสถิติมูลค่านำเข้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล (HS 8703) ของออสเตรเลียในช่วง 1999-2003

หน่วย : ล้านเหรียญสหรัฐ

ลำดับ	ประเทศ	1999	2000	2001	2002	2003
1	ญี่ปุ่น	2,524.84	2,715.05	2,506.59	2,968.33	4,030.92
2	เยอรมนี	618.34	554.96	708.66	796.63	1,100.29
3	เกาหลีใต้	422.54	450.88	331.83	296.57	331.55
4	แอฟริกาใต้	81.29	117.30	163.55	210.93	331.11
5	สหรัฐอเมริกา	169.15	185.09	181.03	256.70	274.75
6	สหราชอาณาจักร	165.18	150.43	205.59	208.59	250.64
7	ฝรั่งเศส	28.88	20.19	68.90	116.39	133.97
8	สเปน	43.54	35.05	57.58	86.15	94.63
9	ประเทศไทย	59.87	31.705	44.14	63.31	92.64
10	ออสเตรเลีย	84.41	77.80	27.40	48.21	87.16
	--โลก--	4,382.90	4,517.63	4,477.49	5,257.65	7,021.81

ที่มา : World Trade Atlas

● รถยนต์นั่งส่วนบุคคลขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 3000 ซีซี (HS 870324)

ในปี 2003 ประเทศออสเตรเลียมีการส่งออกรถยนต์ส่วนบุคคลประเภทเครื่องยนต์เกิน 3000 ซีซีขึ้นไป ไปยังตลาดโลกด้วยมูลค่า 924.80 ล้านเหรียญสหรัฐ เพิ่มขึ้นจาก 918.88 ล้านเหรียญสหรัฐ ในปี 2002 ตลาดสำคัญของรถยนต์ขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 3000 ซีซี ของออสเตรเลียประกอบด้วย 6 ตลาดหลักได้แก่นิวซีแลนด์ซาอุดีอาระเบีย สหรัฐอเมริกา คูเวต สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ และอินโดนีเซีย ตามลำดับรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.27

ตารางที่ 1.27 แสดงการส่งออกรถยนต์นั่งส่วนบุคคลขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 3000 ซีซีของออสเตรเลีย

หน่วย : ล้านดอลลาร์สหรัฐ						
ลำดับ	ประเทศ	1999	2000	2001	2002	2003
1	นิวซีแลนด์	168.63	128.80	144.13	212.87	297.37
2	ซาอุดีอาระเบีย	107.84	188.08	237.36	252.32	224.75
3	สหรัฐอเมริกา	158.72	207.34	301.05	293.73	170.61
4	คูเวต	53.04	39.79	34.25	69.63	103.30
5	สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์	19.38	34.01	53.13	44.88	65.03
6	อินโดนีเซีย	1.64	6.78	8.21	14.74	11.01
7	กาตาร์	2.57	8.46	7.76	1.46	10.05
8	บราซิล	10.21	31.13	0.04	5.70	7.33
9	บาเรนห์	2.17	5.55	5.54	5.34	5.59
10	สหราชอาณาจักร	1.42	0.76	2.29	5.20	4.98
	...					
22	ประเทศไทย	0.15	0.08	0.42	0.09	0.83
	--โลก--	586.47	680.25	808.42	918.88	924.80

ที่มา : World Trade Atlas

สำหรับการนำเข้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลขนาดเครื่องยนต์สูงกว่า 3000 ซีซีของออสเตรเลีย จะมีการนำเข้าจากญี่ปุ่น เยอรมนี และสหรัฐอเมริกาเป็นหลัก จากสถิติการค้าใน World Trade Atlas ประเทศออสเตรเลียมีการนำเข้ารถยนต์ ขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 3000 ซีซี จากไทยในปริมาณน้อย และมีการนำเข้าเฉพาะบางปีเท่านั้น โดยในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา (1994-2003) ออสเตรเลียนำเข้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล ขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 3000 ซีซีจากไทยในปี 2000 และ 2003 มีมูลค่าเพียง 0.064 และ 0.040 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ตามลำดับ รายละเอียดแสดงในตารางที่ 1.28

ตารางที่ 1.28 แสดงสถิติมูลค่านำเข้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลขนาดเครื่องยนต์สูงกว่า 3000 ซีซีของออสเตรเลียในช่วง 1999-2003

หน่วย : ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ลำดับ	ประเทศ	1999	2000	2001	2002	2003
1	ญี่ปุ่น	567.52	492.58	306.68	375.17	552.64
2	เยอรมนี	110.37	93.20	71.80	141.62	359.34
3	สหรัฐอเมริกา	132.45	149.03	104.38	172.20	153.39
4	สหราชอาณาจักร	83.01	68.58	41.11	55.29	61.68
5	ออสเตรเลีย	84.40	70.05	27.40	47.98	52.81
6	แคนาดา	0.07	0.16	0.07	0.08	42.40
7	เกาหลีใต้	1.75	0.95	10.07	19.17	23.76
8	อิตาลี	10.89	11.77	14.11	14.31	20.52
9	แอฟริกาใต้	1.39	0.76	8.90	11.43	5.12
10	สวีเดน	0.01	0.01	0.02	0.02	3.32
17	ประเทศไทย	0	0.06	0	0	0.04
	--โลก--	994.05	888.75	585.75	838.81	1,278.28

ที่มา : World Trade Atlas

● รถกระบะ (HS 8704)

ตารางที่ 1.29 แสดงมูลค่าการส่งออกรถกระบะของประเทศออสเตรเลีย ซึ่งสรุปได้ว่ารถกระบะไม่ใช่สินค้าส่งออกหลักของประเทศออสเตรเลีย สำหรับตลาดส่งออกรถกระบะหลักของประเทศออสเตรเลียคือ ประเทศนิวซีแลนด์

ตารางที่ 1.29 แสดงการส่งออกรรถกระบะ (HS 8704) ของออสเตรเลีย

หน่วย : ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ลำดับ	ประเทศ	1999	2000	2001	2002	2003
1	นิวซีแลนด์	19.45	23.82	18.78	13.43	77.11
2	นิวคาเลโดเนีย	-	0.01	0.10	3.12	5.44
3	ปาปัวนิวกินี	1.53	4.55	2.73	5.77	5.05
4	แอฟริกาใต้	1.54	1.28	0.56	0.20	3.07
5	อินโดนีเซีย	18.65	9.73	8.30	3.49	3.03
6	มาเลเซีย	0.05	0.24	0.13	0.21	1.42
7	ติมอร์ตะวันออก	-	-	-	0.31	1.37
8	สิงคโปร์	0.77	1.65	0.96	0.57	0.42
9	สหราชอาณาจักร	1.32	1.03	0.25	0.07	0.19
10	สหรัฐอเมริกา	5.67	1.27	2.66	1.53	0.18
...						
43	ประเทศไทย	0	0.023	0	0.009	0
	--โลก--	58.10	48.69	42.13	31.95	98.46

ที่มา : World Trade Atlas

สำหรับการนำเข้ารถกระบะของออสเตรเลียพบว่า ออสเตรเลียนำเข้ารถกระบะจากประเทศญี่ปุ่นมากเป็นอันดับหนึ่งด้วยมูลค่า 846.93 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ตามด้วยประเทศไทยอันดับสองด้วยมูลค่า 488.77 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และสหรัฐอเมริกาคืออันดับสามด้วยมูลค่า 173.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐ อย่างไรก็ตาม แม้ไทยจะมีมูลค่าการส่งออกมากเป็นอันดับที่ 2 แต่เมื่อเปรียบเทียบกับมูลค่าที่ออสเตรเลียนำเข้าจากญี่ปุ่นจะเห็นว่า ญี่ปุ่นมีมูลค่าการส่งออกในปี 2003 คิดเป็นมูลค่ามากกว่ามูลค่าส่งออกของไทยเท่าตัว ในขณะที่ประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งถือว่าเป็นประเทศผู้ส่งออกรถกระบะที่ใหญ่ที่สุดในโลก ได้ส่งรถกระบะเข้ามาในตลาดออสเตรเลียเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง รายละเอียดตามตารางที่ 1.30

ตารางที่ 1.30 แสดงสถิติมูลค่านำเข้ารถกระบะของออสเตรเลียในช่วง 1999-2003

หน่วย : ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ลำดับ	ประเทศ	1999	2000	2001	2002	2003
1	ญี่ปุ่น	956.83	758.25	542.55	754.84	846.93
2	ประเทศไทย	304.69	400.19	245.77	273.29	488.77
3	สหรัฐอเมริกา	106.51	105.27	146.93	177.83	173.25
4	เยอรมนี	24.27	34.84	33.76	30.88	42.71
5	บราซิล	0.02	0.05	9.11	48.86	41.04
6	เกาหลีใต้	9.19	13.02	11.59	18.70	33.46
7	สเปน	12.85	10.51	14.19	17.82	32.75
8	อาร์เจนตินา	-	-	5.12	21.05	28.38
9	เบลเยียม-ลักเซมเบิร์ก	2.95	10.54	23.97	35.02	21.34
10	สหราชอาณาจักร	43.13	28.77	19.16	15.34	21.20
	--โลก--	1,519.78	1,411.50	1,112.07	1,470.22	1,847.43

ที่มา : World Trade Atlas

1.6 คู่แข่งรถยนต์และส่วนประกอบของไทยในออสเตรเลีย

เนื่องจากออสเตรเลียเป็นประเทศเปิด จึงทำให้มีการนำเข้ารถยนต์ประเภทต่าง ๆ เข้ามามาก ซึ่งหากดูจากสถิติการนำเข้าแล้ว จะพบว่า ในหมวดรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (HS 8703) ออสเตรเลียนำเข้าจากญี่ปุ่นมากเป็นอันดับหนึ่ง ตามด้วยเยอรมนี เกาหลีใต้ สหรัฐอเมริกา และแอฟริกาใต้ ส่วนไทยจะอยู่ในลำดับที่ 9 แต่จะพบว่าในหมวดรถกระบะ (HS 8704) ออสเตรเลียนำเข้าจากไทยเป็นอันดับสองรองจากญี่ปุ่น โดยมีสหรัฐอเมริกาอยู่ในอันดับที่ 3

ในหัวข้อนี้ จะเป็นการศึกษาถึงศักยภาพของอุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบในประเทศต่างๆ ในภาพรวม รวมถึงนโยบายสนับสนุนของรัฐ ของประเทศเยอรมนี (ข้อมูลมีจำกัดสำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์ของเยอรมนี) ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และสหรัฐอเมริกา

1.6.1 อุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบของประเทศเยอรมนี

อุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศเยอรมนีนับเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่มีขนาดใหญ่และมีชื่อเสียงมากที่สุดของเยอรมนี มีการขยายฐานการผลิตไปยังต่างประเทศเพื่อประโยชน์จากต้นทุนการผลิตที่ต่ำ

กว่า ไม่ว่าจะเป็นประเทศในแถบเอเชีย ยุโรปตะวันออก และอเมริกาใต้ นอกจากนี้ยังเป็นอุตสาหกรรมที่มีการพัฒนาเทคโนโลยีให้มีความก้าวหน้าทันสมัยมากที่สุดอุตสาหกรรมหนึ่ง ดังจะเห็นได้จากความมีชื่อเสียงในรถยนต์ที่มาจากเยอรมนี ในปี 2002 ประเทศเยอรมนีมีการผลิตรถยนต์รวมทั้งสิ้น 5,122,900 คัน ลดลงร้อยละ 3 จากปี 2001

ผู้ผลิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคลรายหลัก ๆ ในประเทศเยอรมนี ประกอบไปด้วย

- DaimlerChrysler ผู้ผลิตรถยนต์ยี่ห้อ Mercedes-Benz
- Bayerische Motoren Werke ผู้ผลิตรถยนต์ยี่ห้อ BMW
- VW ผู้ผลิตรถยนต์ยี่ห้อ Volkswagen และ AUDI
- Ford
- General Motors ผู้ผลิตรถยนต์ยี่ห้อ Opel

ส่วนรถยนต์ยี่ห้อ Porsche นั้น ถึงแม้จะมีขนาดการผลิตที่ไม่ใหญ่ แต่ก็นับได้ว่าเป็นรถสปอร์ตที่มีสมรรถนะในการขับขี่สูง และได้รับการยอมรับจากทั่วโลก

ส่วนผู้ผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์รายหลัก ๆ 4 รายประกอบไปด้วย

- DaimlerChrysler ผู้ผลิต Mercedes Benz
- MAN
- Faun
- Auwarter ผลิตรถไถ

1.6.2 อุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบของประเทศญี่ปุ่น

โครงสร้างอุตสาหกรรม

ญี่ปุ่นนับเป็นประเทศที่มีอุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบแข็งแกร่งที่สุดแห่งหนึ่งในโลก และนับเป็นอุตสาหกรรมที่มีการจ้างงานมากที่สุดอุตสาหกรรมหนึ่ง โดยอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์มีการจ้างงานถึง 255,500 คน ในขณะที่อุตสาหกรรมส่วนประกอบมีการจ้างงานมากถึง 594,000 คน รวมเป็นการจ้างงานทั้งหมด 849,000 คน ผู้ผลิตรถยนต์ (รวมถึงรถทุกประเภท) รายหลัก ๆ ในญี่ปุ่น ประกอบไปด้วย

- Daihatsu Motor Co., Ltd
- Fuji Heavy Industries Ltd.
- Hino Motors, Ltd.
- Honda Motor Co., Ltd.
- Isuzu Motors Limited

- Kawasaki Heavy Industries, Ltd.
- Mazda Motor Corporation
- Mitsubishi Motors Corporation
- Nissan Diesel Motor Co., Ltd.
- Nissan Motor Co., Ltd.
- Suzuki Motor Corporation
- Toyota Motor Corporation
- Yamaha Motor Corporation Co., Ltd.

ส่วนผู้ผลิตส่วนประกอบรายหลัก ๆ ของญี่ปุ่น ประกอบไปด้วย

- Denso Corporation
- Aisin Seiki Co., Ltd.
- Aisin-Aw Co., Ltd.
- Yazaki Corporation
- Toyoda Gosei Co., Ltd.
- Unisia Jecs Corporation
- Sumitomo Electric Industries, Ltd.
- Sumitomo Wiring Systems, Ltd.
- Tokai Rika Co., Ltd.
- Calsonic Corporation
- Koito Manufacturing Co., Ltd.
- Kehin Corporation
- Jatco Corporation
- Asmo Co., Ltd.

ประเทศญี่ปุ่นมีกำลังการผลิตรถยนต์ประมาณ 10 ล้านคัน แต่แนวโน้มอุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่นเริ่มมีการผลิตที่ไม่เพิ่มขึ้น เนื่องจากอัตราการครอบครองรถยนต์ของคนญี่ปุ่นมีความอิ่มตัว และในความเป็นจริงการผลิตรถยนต์ในญี่ปุ่นกลับลดลงด้วยซ้ำ ในปี 2001 พบว่าญี่ปุ่นมีการผลิตลดลงร้อยละ 9.7 โดยมีการผลิตรวม 9.77 ล้านคัน ซึ่งเป็นการลดลงครั้งแรกในรอบสองปี ซึ่งแบ่งเป็นการผลิตในส่วนของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล 8.11 ล้านคัน (การผลิตลดลงจากปี 2000 คิดเป็นร้อยละ 2.9 และเป็นการลดลงครั้งแรกในรอบสามปี) และการผลิตรถบรรทุก (รวมถึงรถกระบะด้วย) 1.6 ล้านคัน โดยลดลงจากปี 2000 ร้อยละ 7.3 ซึ่งเป็นการลดลงอย่างต่อเนื่องมาเป็นปีที่เจ็ดแล้ว

การค้าระหว่างประเทศ

ตารางที่ 1.31 แสดงถึงตลาดสำคัญในการส่งออกรถยนต์ของประเทศญี่ปุ่น ซึ่งพบว่าสหรัฐอเมริกาเป็นตลาดที่สำคัญอันดับหนึ่งของญี่ปุ่น ในขณะที่เยอรมนีมีความสำคัญเป็นอันดับสอง และออสเตรเลียมาเป็นอันดับสาม อย่างไรก็ตามจะเห็นว่าการส่งออกรถยนต์จากญี่ปุ่นไปยังออสเตรเลียมีการลดลงอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 1999 และในปี 2000 ลดลงถึงเกือบร้อยละ 30 ส่วนในปี 2001 ออสเตรเลียก็ยังนำเข้ารถยนต์จากญี่ปุ่นลดลงอีกถึงร้อยละ 20.28

ตารางที่ 1.31 แสดงลำดับตลาดสำคัญในการส่งออกรถยนต์ของประเทศญี่ปุ่น

		หน่วย: คำน				
ปี	1996	1997	1998	1999	2000	2001
ทั่วโลก	3,711,718	4,553,202	4,528,875	4,408,953	4,454,887	4,166,169
เพิ่ม/ลด (%)		22.67%	-0.53%	-2.65%	1.04%	-6.48%
1	สหรัฐอเมริกา	สหรัฐอเมริกา	สหรัฐอเมริกา	สหรัฐอเมริกา	สหรัฐอเมริกา	สหรัฐอเมริกา
	1,098,504	1,271,095	1,313,583	1,556,419	1,669,047	1,606,998
		15.71%	3.34%	18.49%	7.24%	-3.72%
2	เยอรมนี	เยอรมนี	เยอรมนี	เยอรมนี	เยอรมนี	เยอรมนี
	248,801	302,559	317,482	292,532	319,429	300,443
		21.61%	4.93%	-7.86%	9.19%	-5.94%
3	ออสเตรเลีย	ออสเตรเลีย	ออสเตรเลีย	เยอรมนี	เยอรมนี	เยอรมนี
	201,075	261,893	308,232	276,147	198,500	158,250
		30.25%	17.69%	-10.41%	-28.12%	-20.28%

ที่มา : Market Access Working Group

ในส่วนของการนำเข้านั้น พบว่าญี่ปุ่นนำเข้ารถยนต์จากเยอรมนีมากที่สุด (พิจารณาจากปริมาณเป็นคัน) ในขณะที่สหรัฐอเมริกาและสหราชอาณาจักรเป็นแหล่งนำเข้าที่สำคัญเป็นอันดับสองและอันดับสาม ตามลำดับ

ตารางที่ 1.32 แสดงลำดับแหล่งนำเข้ารถยนต์ที่สำคัญของประเทศไทยปี

หน่วย: คิว					
ปี	1996	1997	1998	1999	2000
ทั่วโลก	454,108	376,044	271,053	261,261	285,428
เพิ่ม/ลด(%)		-17.19%	-27.92%	-3.61%	9.25%
1	เยอรมนี	เยอรมนี	เยอรมนี	เยอรมนี	เยอรมนี
	164,382	12,563	131,753	121,403	132,903
		-92.36%	948.74%	-7.86%	9.47%
2	สหรัฐอเมริกา	สหรัฐอเมริกา	สหรัฐอเมริกา	สหรัฐอเมริกา	สหรัฐอเมริกา
	143,920	93,180	59,021	51,595	43,690
		-35.26%	-36.66%	-12.58%	-15.32%
3	สหราชอาณาจักร	สหราชอาณาจักร	สหราชอาณาจักร	สหราชอาณาจักร	สหราชอาณาจักร
	40,742	47,342	21,164	18,510	17,420
		16.20%	-55.30%	12.54%	-5.89%

ที่มา: Market Access Working Group

นโยบายรัฐ

อาจกล่าวได้ว่ารัฐบาลญี่ปุ่นไม่มีนโยบายคุ้มครองหรือสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์แต่อย่างใด จากข้อมูลที่ว่าอัตราภาษีศุลกากรสำหรับรถยนต์ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (HS 8703) รถบรรทุก (HS 8704) รวมทั้งเครื่องยนต์ (HS 8407, 8408) และอื่น ๆ เป็นศูนย์เปอร์เซ็นต์ นอกจากนี้ญี่ปุ่นยังไม่มีพิธีการศุลกากรพิเศษที่ยุ้งยากสำหรับการนำเข้ารถยนต์ ไม่มีข้อห้ามการนำเข้าอื่น ๆ ไม่มีข้อกำหนดกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการลงทุนในอุตสาหกรรมนี้ ไม่มีสิ่งจูงใจในการส่งออก ไม่มี Manufacturing free trade zones และ Duty drawback arrangements เหมือนกับออสเตรเลีย รวมทั้งไม่มีนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมในลักษณะอื่น ๆ อีกด้วย หรืออาจกล่าวได้ว่าอุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่นไม่ได้รับการส่งเสริมจากรัฐบาลเป็นพิเศษแต่อย่างใด และญี่ปุ่นก็เป็นตลาดที่มีการแข่งขันเสรีในอุตสาหกรรมรถยนต์อีกด้วย

ที่สำคัญยิ่งไปกว่านั้น พบว่าในปัจจุบันญี่ปุ่นไม่ได้เป็นสมาชิกของการรวมกลุ่มเศรษฐกิจแต่อย่างใด ซึ่งน่าจะเป็นช่องทางที่ไทยจะได้โอกาสเห็นญี่ปุ่นในการเปิดการค้าเสรีกับออสเตรเลีย

1.6.3 อุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบของประเทศเกาหลีใต้

โครงสร้างอุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบของเกาหลีใต้ นับว่ามีความเข้มแข็งเป็นอันดับต้น ๆ ของโลก และมีความสำคัญกับเศรษฐกิจมาก โดยในปี 2000 อุตสาหกรรมผลิตรถยนต์มีการจ้างงานรวม 104,591 คน และอุตสาหกรรมส่วนประกอบมีการจ้างงานสูงถึง 266,378 คน รวมเป็นการจ้างงานทั้งสิ้น 370,969 คน โดยผู้ผลิตรถยนต์รายหลัก ๆ ของ เกาหลีใต้ประกอบไปด้วย

- Hyundai Motor Company
- Kia Motors Corporation
- Daewoo Motor Co., Ltd.
- Ssangyong Motor Company
- Renault-Samsung Motors

ผู้ผลิตส่วนประกอบรายหลักในเกาหลีใต้ ประกอบไปด้วย

- Mando Corporation
- Korea Delphi Automotive Systems Corporation
- Halla Climate Control Corporation

ปริมาณการผลิตรถยนต์ของเกาหลีใต้แยกตามประเภท คือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถบรรทุก (รวมถึงรถกระบะ) และรถโดยสาร ตั้งแต่ปี 1997 ถึง ปี 2001 แสดงในตารางที่ 1.34 จากตารางจะพบว่าเกาหลีใต้มีการผลิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเป็นสัดส่วนมากที่สุด คือประมาณกว่าร้อยละ 80 อย่างไรก็ตามปริมาณการผลิตรถยนต์มีแนวโน้มลดลงทุกประเภทในปี 2001

ตารางที่ 1.33 ปริมาณการผลิตรถยนต์แยกตามประเภทของประเทศเกาหลีใต้ปี 1997-2001

	หน่วย: คัน				
	1997	1998	1999	2000	2001
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (PMV)	2,308,000	1,625,000	2,361,000	2,602,000	2,471,000
เพิ่ม/ลด (%)		-29.59%	45.29%	10.21%	-5.03%
รถบรรทุก รวมถึงรถกระบะ (Truck)	267,000	169,000	253,000	267,000	250,000
เพิ่ม/ลด (%)		-36.70%	49.70%	5.53%	-6.37%
รถโดยสาร (Bus)	243,000	160,000	228,000	246,000	225,000
เพิ่ม/ลด (%)		-34.16%	42.5%	7.89%	-8.54%
รวมทั้งสิ้น	2,818,000	1,954,000	2,843,000	3,115,000	2,946,000
เพิ่ม/ลด (%)		-30.66%	45.50%	9.57%	-5.43%

ที่มา: Market Access Working Group

การค้าระหว่างประเทศ

ประเทศเกาหลีใต้มีการส่งออกรถยนต์ไปต่างประเทศจำนวนมาก อย่างไรก็ตาม จะพบว่าคนเกาหลีใต้มีการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศในสัดส่วนที่น้อยมาก อาจสืบเนื่องจากว่าคนเกาหลีใต้มีความเป็นชาตินิยมสูง จึงทำให้นิยมรถยนต์ที่เป็นของชาติตนเองมากกว่า ตารางที่ 1.34 แสดงให้เห็นถึงปริมาณการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ของเกาหลีใต้ และตารางที่ 1.35 แสดงให้เห็นถึงมูลค่าการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ของเกาหลีใต้ โดยแยกเป็นกับตลาดโลก และกับตลาดในกลุ่มประเทศเอเปก

ตารางที่ 1.34 ปริมาณการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ของเกาหลีใต้

		หน่วย: คิว					
		1999		2000		2001	
		ส่งออก	นำเข้า	ส่งออก	นำเข้า	ส่งออก	นำเข้า
ตลาดโลก	CBU	1,510,000	6,000	1,676,000	11,000	1,501,000	17,000
	CKD	278,000	0	245,000	0	276,000	0
	รวม	1,788,000	6,000	1,921,000	11,000	1,777,000	17,000
กลุ่มประเทศเอเปค	CBU	597,000	2,400	839,000	4,800	822,000	6,500
	รวม	615,000	2,400	858,000	4,800	859,000	6,500

ที่มา: Market Access Working Group

ตารางที่ 1.35 มูลค่าการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ของเกาหลีใต้

		หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ					
		1999		2000		2001	
		ส่งออก	นำเข้า	ส่งออก	นำเข้า	ส่งออก	นำเข้า
ตลาดโลก	CBU	9,962	194	12,382	288	12,288	455
	CKD	771	0	724	0	810	0
	รวม	10,733	194	13,106	288	13,098	455
กลุ่มประเทศเอเปค	CBU	4,485	98	6,936	92	7,490	134
	รวม	4,550	98	7,043	92	7,722	134

ที่มา: Market Access Working Group

จากตารางที่ 1.34 และตารางที่ 1.35 ข้างต้น ประเทศที่เป็นคู่ค้าหลักของเกาหลีใต้ในตลาดโลก ประกอบไปด้วย ประเทศในสหภาพยุโรป สหรัฐอเมริกา และแคนาดา ในขณะที่ในกลุ่มเอเปค (ไม่นับรวมสหรัฐอเมริกาและแคนาดา) ประเทศที่เป็นคู่ค้าสำคัญของเกาหลีใต้คือ ออสเตรเลีย เม็กซิโก และชิลี ซึ่งจะเห็นว่าการค้ากับกลุ่มประเทศเอเปคมีส่วนเกี่ยวเนื่องครั้งหนึ่งของการค้ากับทั้งโลก และส่วนใหญ่นั้นจะเป็นการนำเข้าและส่งออกรถยนต์ประเภทที่เป็น CBU (Completely Built Unit) มากกว่าแบบ CKD (Completely Knocked Down)

นโยบายรัฐ

ตลาดรถยนต์ของเกาหลีใต้มีลักษณะค่อนข้างเสรี ไม่มีนโยบายหรือมาตรการกีดกันการนำเข้า ไม่ว่าจะเป็นโควตา การขอใบอนุญาตนำเข้า และอื่น ๆ ยิ่งไปกว่านั้นเกาหลีใต้กลับมีมาตรการเปิด

ตลาดรถยนต์มากขึ้น อาทิ การลดอัตราภาษี การเปิดเสรีธุรกิจไฟแนนซ์สำหรับการซื้อรถยนต์ อย่างไรก็ตาม เกาหลีได้ก็ยังไม่เปิดเสรีในตลาดรถยนต์มากเท่ากับญี่ปุ่น ในที่นี้จะนำเสนอนโยบายรัฐต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมรถยนต์ในเกาหลีได้ ดังนี้

1. Tariffs

อัตราภาษีศุลกากรสำหรับสินค้าในหมวดรถยนต์ คิดตามราคา CIF คือ

HS Code	Applied rate	Bound rate
8703	8%	8%
8704	10%	-

2. Customs Procedures for Import

เกาหลีได้มีระเบียบพิธีการศุลกากรสำหรับการนำเข้าที่สอดคล้องกับ Kyoto Convention

3. Import Restrictions

เกาหลีได้ไม่มีข้อห้ามเกี่ยวกับการนำเข้า เช่น ระบบโควตา หรือข้อบังคับอื่น ๆ เกี่ยวกับการนำเข้ารถยนต์และส่วนประกอบ

4. Investment Requirements

เกาหลีได้ไม่มีข้อบังคับเกี่ยวกับการลงทุนทางตรงต่างประเทศ (Foreign Direct Investment) ในอุตสาหกรรมนี้ ยกเว้นการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ที่มีความเกี่ยวข้องกับความมั่นคงของประเทศ จะต้องได้รับอนุญาตจากกระทรวงพาณิชย์ อุตสาหกรรมและพลังงานเสียก่อน

5. Export Incentives/ Trade Balancing Requirements

เกาหลีได้ไม่มีสิ่งจูงใจในการส่งออก หรือ Trade balancing requirements

6. Regional Trade Arrangements

เกาหลีได้ไม่ได้เป็นสมาชิกในการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค แต่กำลังเจรจาการเปิดการค้าเสรีกับประเทศซีลียู

7. Manufacturing Free Trade Zone

เกาหลีได้มี Manufacturing Free Trade Zone ตามเมืองท่าของประเทศ เช่น Iksan และ Masan ซึ่งผู้ประกอบการจะได้รับผลประโยชน์ทางภาษี

8. Duty Drawback Arrangements

ผู้ผลิตจะได้รับภาษีขาเข้าวัตถุดิบที่ตนเสียไปในตอนแรก เมื่อมีการส่งสินค้าออกไป

9. Industry Development Arrangements

รัฐบาลเกาหลีใต้มีการสนับสนุนในโครงการวิจัยและพัฒนาของอุตสาหกรรมนี้ เพื่อให้มีการพัฒนารถยนต์ Generation ใหม่ อย่างไรก็ตามการสนับสนุนนี้จะต้องไม่เกินขอบเขตที่องค์การการค้าโลกอนุญาตให้ทำได้

1.6.4 อุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบของประเทศสหรัฐอเมริกา

โครงสร้างอุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบของสหรัฐอเมริกานับเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก นับเป็นอุตสาหกรรมที่มีการส่งออกเป็นอันดับต้น ๆ ของสหรัฐอเมริกา โดยมีการจ้างงานสูงถึง 1,186,800 คน ในปี 2000 แบ่งเป็นการจ้างงานในอุตสาหกรรมรถยนต์ 394,900 คน และการจ้างงานในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนอีก 791,900 คน เนื่องจากประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นประเทศที่มียอดการผลิตและการจำหน่ายรถยนต์มากที่สุดในโลก ในปี 2001 สหรัฐอเมริกามียอดการจำหน่ายรถยนต์ที่เรียกว่า Light Vehicles (รวมถึงรถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถ Station Wagons รถตู้ รถสปอร์ตอเนกประสงค์ และรถปิกอัพ) รวม 17.1 ล้านคัน ซึ่งตกลงจากปี 2000 อันเป็นปีที่ทำสถิติสูงสุดคือ 17.4 ล้านคัน ผู้ผลิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคลในประเทศสหรัฐอเมริกามี 9 รายด้วยกันคือ

- BMW
- DaimlerChrysler
- Ford
- General Motors
- Honda
- Mitsubishi
- Nissan
- Subaru
- Toyota

ส่วนผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศสหรัฐอเมริกานั้นมีประมาณ 3,800 ราย ซึ่งในจำนวนนี้เป็นผู้ผลิตจากญี่ปุ่น ยุโรป และแคนาดา 500 ราย ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์รายใหญ่ 5 รายของสหรัฐอเมริกาประกอบไปด้วย

- Delphi
- Visteon
- Lear

- Johnson Control
- TRW

การค้าระหว่างประเทศ

ประเทศสหรัฐอเมริกาจัดเป็นประเทศที่เป็นผู้นำเข้าสุทธิในอุตสาหกรรมยานยนต์และส่วนประกอบ ในปี 2001 สหรัฐอเมริกาขาดดุลสุทธิกับประเทศคู่ค้าหลักในอุตสาหกรรมนี้ อันได้แก่ แคนาดา ญี่ปุ่น เม็กซิโก เกาหลี และเยอรมนี โดยมีมูลค่าการนำเข้าสูงถึง 188 พันล้านเหรียญสหรัฐ ในขณะที่การส่งออกมีมูลค่า 75 ล้านเหรียญสหรัฐ

สหรัฐอเมริกามีการนำเข้ารถยนต์จากประเทศที่อยู่นอกกลุ่ม NAFTA ประเภทที่เรียกว่า Light Vehicles สูงถึง 3.1 ล้านคัน หรือคิดเป็นส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 18 และหากรวมการนำเข้าจากทุกแหล่งรวมถึงแคนาดาและเม็กซิโก ซึ่งอยู่ในกลุ่ม NAFTA จะมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 39.4

ส่วนในด้านการส่งออกนั้น สหรัฐอเมริกามีการส่งออกเพิ่มสูงขึ้นทุกปีระหว่างปี 1994 ถึง 1997 จนถึง 1.7 ล้านคัน และตกลงมาอยู่ที่ 1.6 ล้านคัน ในปี 1998 และก็ตกลงมาอีกครั้งเหลือ 1.5 ล้านคัน ในปี 1999 จนมาถึงปี 2000 ยอดการส่งออกเพิ่มขึ้นอีกครั้งมาอยู่ที่ 1.6 ล้านคัน และในปี 2001 การส่งออกก็ลดลงอีก โดยลดลงมา ร้อยละ 1.3 หากพิจารณาถึงปริมาณการส่งออกกับปริมาณที่ผลิตได้นั้น พบว่าในระหว่างปี 1994 ถึงปี 2000 สัดส่วนการส่งออกรถยนต์คิดเป็นค่าประมาณร้อยละ 10.5-14 ของปริมาณการผลิตทั้งหมดในประเทศ นั่นแสดงว่ารถยนต์ที่ผลิตในประเทศสหรัฐอเมริกาส่วนใหญ่นั้นจะเป็นเพื่อการใช้ในประเทศเสียมากกว่า

นโยบายรัฐ

ประเทศสหรัฐอเมริกานับเป็นประเทศที่มีความเปิดกว้างในอุตสาหกรรมยานยนต์มากที่สุดประเทศหนึ่งในโลก โดยได้พยายามในหลาย ๆ ด้านเพื่อให้มีการค้าเสรีในอุตสาหกรรมยานยนต์นี้ ไม่ว่าจะเป็นการพยายามผ่านองค์การการค้าโลก หรือการรวมกลุ่มเศรษฐกิจ NAFTA หรือ การประชุมในกลุ่มเอเปค เป็นต้น นโยบายของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบของสหรัฐอเมริกา ประกอบไปด้วย

1. Tariffs

อัตราภาษีศุลกากรของรถยนต์นั่งส่วนบุคคลของสหรัฐฯ อยู่ที่เพียงร้อยละ 2.5 เท่านั้น ในขณะที่รถบรรทุก

(รวมรถกระบะ จะอยู่ที่ 25 ส่วนชิ้นส่วนนั้นจะมีอัตราแตกต่างกันไป แต่มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 2.8)

2. Customs Procedures for Import

ผู้ผลิตรถยนต์ที่จะนำเข้าไปขายในประเทศสหรัฐอเมริกานั้นจะต้องรับผิดชอบในการผลิต เพื่อให้ตรงตามมาตรฐานความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมที่บังคับโดยรัฐบาลกลางของสหรัฐอเมริกา

3. Import Restrictions

รัฐบาลของสหรัฐฯ ไม่ได้กำหนดให้ต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า และไม่มีการกำหนดโควตาการนำเข้ารถยนต์แต่อย่างใด

4. Investment Requirements

การลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศสหรัฐอเมริกานั้นนับว่ามีความเสรีค่อนข้างมาก เนื่องจากไม่มีกฎเกณฑ์ในเรื่องต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็น Local content requirement ข้อห้ามเกี่ยวกับสัดส่วนการลงทุน การนำกำไรกลับประเทศ และอื่น ๆ

5. Export Incentives/ Trade Balancing Requirements

ไม่มี

6. Regional Trade Arrangements

สหรัฐอเมริกามีการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจที่สำคัญคือ NAFTA ซึ่งเป็นการรวมกลุ่มกับ แคนาดา และเม็กซิโก และมีการเซ็นสัญญาไปตั้งแต่ปี 1995 ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์นั้น NAFTA มีความพยายามที่จะยกเลิกข้อห้ามข้อบังคับต่าง ๆ ให้หมดสิ้นไปภายใน 10 ปี เพื่อให้เกิดการค้าเสรีอย่างแท้จริง เช่น ในเรื่องของภาษีศุลกากร และกฎเกณฑ์ของเม็กซิโกเกี่ยวกับ Local content เป็นต้น

7. Manufacturing Free Trade Zone

ลักษณะของ Foreign Trade Zones ในสหรัฐอเมริกา มีความสมบูรณ์มากกว่าของออสเตรเลีย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการส่งออก คือเมื่อมีการนำเข้าสินค้าเข้ามาในเขตนี้ ยังไม่ต้องเสียภาษีนำเข้า แต่หากมีการนำมาขายหรือผลิตต่อเพื่อขายในประเทศสหรัฐอเมริกา ก็จะต้องเสียภาษี ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ส่งออกสามารถตั้งราคาสู้กับคู่แข่งได้

8. Duty Drawback Arrangements

บริษัทส่งออกสามารถมาขอคืนภาษีนำเข้าได้ เมื่อมีการผลิตเพื่อส่งออก หรือมีการส่งออกต่อ โดยรัฐบาลจะหักค่าใช้จ่ายในการเดินเรื่องร้อยละ 1

9. Industry Development Arrangements

รัฐบาลกลางของสหรัฐอเมริกาไม่ได้มีโครงการสนับสนุนพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์โดยตรง แต่ก็มีหลายรัฐที่สนใจสูงทางภาษีเพื่อให้มีการลงทุนในอุตสาหกรรมนี้ในรัฐของตนมากขึ้น

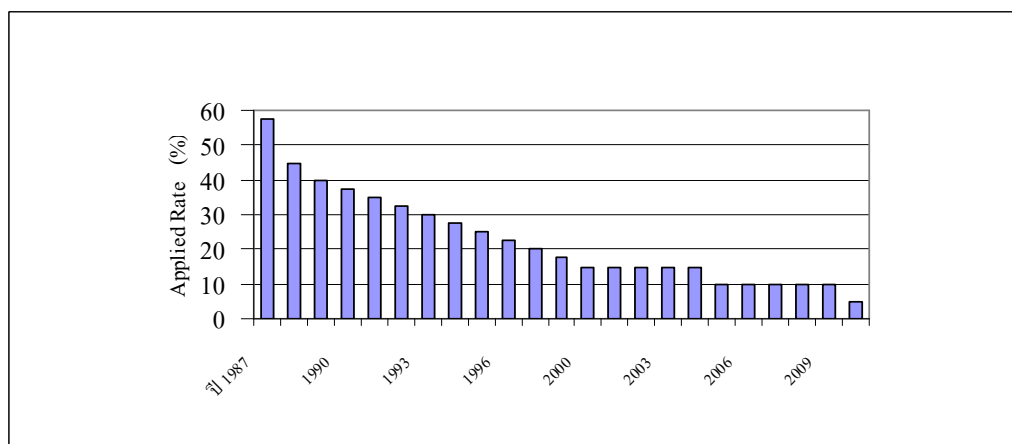
1.7 กติกาภาษีและที่มิใช่ภาษีที่เปลี่ยนแปลง

1.7.1 มาตรการด้านภาษี

แนวโน้มภาษีศุลกากรของรถยนต์นำเข้าของประเทศออสเตรเลียมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยเดิมอัตราภาษีศุลกากรของออสเตรเลียอยู่ที่ร้อยละ 57.5 ในปี 1987 และได้ลดลงเหลือร้อยละ 45 ในปี 1988 หลังจากนั้นภาษีนำเข้ารถยนต์ของออสเตรเลียได้ลดลงอย่างต่อเนื่องร้อยละ 2.5 ต่อปีจนกระทั่งเหลืออัตราภาษีที่ร้อยละ 15 ในปี 2000

นอกจากนี้ ประเทศออสเตรเลียในฐานะประเทศสมาชิกเอเปคได้เข้าร่วมในปฏิญญาโบกอร์ที่แสดงเจตจำนงที่จะเปิดเขตการค้าเสรีในปี 2010 โดยอัตราภาษีที่เก็บจริง (Applied Tariff) ของรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและส่วนประกอบของประเทศออสเตรเลียอยู่ที่ร้อยละ 15 และจะลดลงเหลือร้อยละ 10 ในปี 2005 และเหลือร้อยละ 5 ภายในปี 2010 ตามลำดับ ในขณะที่ภาษีรถเพื่อการพาณิชย์และรถขับเคลื่อน 4 ล้ออยู่ที่ร้อยละ 5 รายละเอียดตามรูปที่ 1.7

รูปที่ 1.7 แสดงแนวโน้มอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์ของประเทศออสเตรเลีย



นอกจากการกำหนดอัตราภาษีข้างต้นแล้ว ออสเตรเลียมีการกำหนดอัตราภาษีรถนั่งส่วนบุคคลและรถกระบะกับเขตการค้าเสรีอื่นๆ ตามตารางที่ 1.36

ตารางที่ 1.36 แสดงอัตราภาษีที่หนึ่งส่วนบุคคลและร้อยละของออสเตรเลียเกี่ยวกับเขตการค้าเสรีอื่นๆ

ประเภท	พิกัด	MFN		CER ¹	SAFTA ²	PATCRA ³	SPARTECA ⁴
		Low	High				
รถยนต์หนึ่งส่วนบุคคล	87.03	5%	15%	0	0	0	0
รถกระบะ	87.04	5%	5%	0	0	0	0
ชิ้นส่วน	-	0	15%	0	0	0	0

¹Australia-New Zealand Closer Economic Relations (CER) Trade Agreement

²Singapore-Australia Free Trade Agreement (SAFTA)

³Papua New Guinea Trade and Commercial Relations Agreement (PATCRA)

⁴South Pacific Regional Trade and Economic Cooperation Agreement (SPARTECA)

โครงสร้างภาษีนำเข้า

จากการเจรจาการค้าเสรีระหว่างออสเตรเลียกับไทย ประเทศออสเตรเลียจะลดภาษีนำเข้ารถยนต์ให้ไทย ดังนี้

- รถยนต์หนึ่งส่วนบุคคลและส่วนประกอบ (HS 8703)

ออสเตรเลียจะลดภาษีนำเข้ารถยนต์หนึ่งส่วนบุคคลและส่วนประกอบ (HS 8703) ให้ไทยเหลือร้อยละ 0 ในปี 2005 จำนวน 33 รายการ (พิกัด 8 หลัก) ซึ่งมีอัตราภาษีปัจจุบันที่ร้อยละ 15 จำนวน 16 รายการ อัตราภาษีร้อยละ 5 จำนวน 9 รายการ และอัตราภาษีร้อยละ 4 จำนวน 8 รายการ รายละเอียดแสดงในตารางที่ 1.37

ตารางที่ 1.37 แสดงอัตราภาษีปัจจุบันที่ออสเตรเลียเสนอปรับลดภาษีเหลือร้อยละ 0

อัตราภาษีร้อยละ 15		อัตราภาษีร้อยละ 5	อัตราภาษีร้อยละ 4
8703.21.11	8703.21.19	8703.10.00	8703.21.90
8703.22.11	8703.22.19	8703.21.20	8703.22.90
8703.23.11	8703.23.19	8703.22.20	8703.23.90
8703.24.11	8703.24.19	8703.23.20	8703.24.90
8703.31.11	8703.31.19	8703.24.20	8703.31.90
8703.32.11	8703.32.19	8703.31.20	8703.32.90
8703.33.11	8703.33.19	8703.32.20	8703.33.90
8703.90.11	8703.90.19	8703.33.20	8703.90.90
		8703.90.20	

จากการเปรียบเทียบพิกัดย่อยที่ได้รับการปรับลดภาษีจากออสเตรเลียแล้ว พบว่า ในช่วง

ปี 1999-2003 มีการค้าระหว่างไทยกับออสเตรเลียจำนวน 11 รายการ (พิกัด 10 หลัก) และมีเพียงรายการเดียวคือ พิกัด 8703231909 ที่มีมูลค่าการนำเข้าจากไทยสูง แต่จะได้รับการปรับลดภาษีที่ร้อยละ 15 จนเหลือร้อยละ 0 รายละเอียดตามตารางที่ 1.38

ตารางที่ 1.38 เปรียบเทียบอัตราภาษีรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและส่วนประกอบ (HS 8703) ที่ได้รับการปรับลดภาษีจากออสเตรเลีย กับมูลค่าการนำเข้าของออสเตรเลียจากไทยในช่วงปี 1999-2003

พิกัด	รายการ	อัตราภาษี*	ปี1999	2000	2001	2002	2003
	8703 MOTOR CARS & VEHICLES FOR TRAN		59.87	31.71	44.15	63.31	92.64
8703231909	New PMVs (excl asssd 4WD vehs, vehs for tsport of t	15%	26.99	31.63	4.13	62.97	92.58
8703242083	Assembled off-road mtr vehicles for the transport	5%	-	0.06	-	-	0.04
8703321919	New PMVs, with compression-ign intl comb piston en	15%	-	-	0.02	0.02	0.02
8703231126	Sec-hand passenger mtr veh (excl. 8702, snow, golf	15%	0.00	-	-	-	-
8703231921	New, assembled 4wd passenger mtr veh (excl. 8702,	15%	-	-	-	0.02	-
8703231922	New, assembled passenger mtr veh (excl. 8702, snow	15%	32.81	-	-	-	-
8703232011	Mot vehs with spark-ign intl comb recip piston eng	5%	0.01	-	-	-	-
8703211125	Sec-hand passenger mtr vehicles (excl. 8702, for s	15%	0.03	-	-	-	-
8703212004	Mot vehs with spark-ign intl combust reciproc pist	5%	0.00	0.01	-	-	-
8703221906	New PMVs (excl vehs for the transport of ten or mo	15%	-	-	0.01	0.30	-
8703221922	New, assembled passenger mtr veh (excl. 8702, for	15%	0.02	-	-	-	-

* อัตราภาษีปัจจุบัน

- **รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (HS 8704)**

ออสเตรเลียจะลดภาษีนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์และส่วนประกอบ (HS 8703) ให้ไทย เหลือร้อยละ 0 ในปี 2005 จำนวน 10 รายการ (พิกัด 8 หลัก) ซึ่งมีอัตราภาษีปัจจุบันร้อยละ 5 จำนวน 7 รายการ อัตราภาษีร้อยละ 4 จำนวน 3 รายการ รายละเอียดแสดงในตารางที่ 1.39

ตารางที่ 1.39 แสดงอัตราภาษีปัจจุบันที่ออสเตรเลียเสนอปรับลดภาษีเหลือร้อยละ 0

อัตราภาษีร้อยละ 5		อัตราภาษีร้อยละ 4
8704.10.00	8704.31.10	8704.21.90
8704.21.10	8704.32.00	8704.31.90
8704.22.00	8704.90.10	8704.90.90
8704.23.00		

จากการเปรียบเทียบพิกัดย่อยที่ได้รับการปรับลดภาษีจากออสเตรเลียแล้ว พบว่า ในช่วงปี 1999-2003 มีการค้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์และส่วนประกอบ (HS 8704) ระหว่างไทยกับออสเตรเลียจำนวน 12 รายการ (พิกัด 10 หลัก) โดยมีมูลค่านำเข้าจากออสเตรเลียสูงสุดถึง 5 รายการ ประกอบด้วย HS 8704311081 HS 8704211077 HS 8704211078 HS 8704311080 HS 8704211007 และจะได้รับการปรับลดภาษีจากร้อยละ 5 เหลือร้อยละ 0 รายละเอียดตามตารางที่ 1.40

ตารางที่ 1.40 เปรียบเทียบอัตราภาษีรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและส่วนประกอบ (HS 8703) ที่ได้รับการปรับลดภาษีจากออสเตรเลีย กับมูลค่าการนำเข้าของออสเตรเลียจากไทยในช่วงปี 1999-2003

มูลค่า : ล้านเหรียญสหรัฐ

พิกัด	รายการ	อัตราภาษี*	1999	2000	2001	2002	2003
	8704 MOTOR VEHICLES FOR TRANSPORT O		304.69	400.19	245.77	273.29	488.77
870431108 1	Assembled motor vehicles for the transport of good	5%	87.20	149.73	89.44	91.08	291.42
870421107 7	Assembled off-road motor vehicles for the transport	5%	107.26	126.65	76.50	96.20	94.70
870421107 8	Assembled motor vehicles for the transport of good	5%	25.28	53.25	35.88	36.43	77.02
870431108 0	Assembled off-road motor vehicles for the transport	5%	67.83	56.28	33.44	38.42	13.39
870421100 7	New motor vehicles for the transport of goods with	5%	0.43	-	-	0.01	10.95
870431101 0	Used or secondhand motor vehicles for the transport	5%	0.71	4.83	3.46	5.21	1.08
870410001 8	Assembled dumpers designed for off-highway use have	5%	-	-	-	-	0.19
870421100 8	Used or secondhand motor vehicles for the transport	5%	3.21	0.17	0.15	0.10	0.01
870421107 1	New assembled 4wd motor vehicles for the transport	5%	4.69	-	-	-	-
870422000 7	Assembled vehicles for the transport of goods with	5%	1.79	-	-	-	-
870422002 8	Assembled vehicles (excl. air cushion vehicles) ha	5%	2.56	-	-	-	-
870422002 9	Assembled vehicles having a g.v.w. exc 5 t but les	5%	3.73	9.28	6.91	5.85	-

* อัตราภาษีปัจจุบัน

สำหรับประเทศไทยจะลดภาษีให้ออสเตรเลีย โดยมีอัตราภาษีใหม่ ดังนี้

- รถยนต์นั่งส่วนบุคคลและส่วนประกอบ (HS 8703)

จะทยอยลดภาษีจากร้อยละ 10-80 เหลือร้อยละ 0 ภายในปี 2010 โดยมีรายละเอียดพิกัด และอัตราภาษีแสดงในตารางที่ 1.41

ตารางที่ 1.41 แสดงการข้อเสนอการปรับลดภาษีของไทย

พิกัด	ภาษีปัจจุบัน	2005	2006	2007	2008	2009	2010
8703.10	60	0	0	0	0	0	0
8703.21	80	30	24	18	12	6	0
8703.221	10	0	0	0	0	0	0
8703.222	80	30	24	18	12	6	0
8703.229	80	30	24	18	12	6	0
8703.231	10	0	0	0	0	0	0
8703.232	80	30	24	18	12	6	0
8703.239	80	30	24	18	12	6	0
8703.241	10	0	0	0	0	0	0
8703.242	80	0	0	0	0	0	0
8703.249	80	0	0	0	0	0	0
8703.311	10	0	0	0	0	0	0
8703.312	80	30	24	18	12	6	0
8703.319	80	30	24	18	12	6	0
8703.321	10	0	0	0	0	0	0
8703.322	80	30	24	18	12	6	0
8703.329	80	30	24	18	12	6	0
8703.331	10	0	0	0	0	0	0
8703.332	80	30	24	18	12	6	0
8703.339	80	30	24	18	12	6	0
8703.90	80	30	24	18	12	6	0

จากสถิติ World Trade Atlas แสดงให้เห็นว่า ในช่วงปี 1999-2003 ประเทศไทยมีการนำเข้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลพิกัด 8703 จากออสเตรเลียเพียงเล็กน้อย โดยรายการที่มีมูลค่านำเข้ามากที่สุดคือพิกัด 8703249009 รายละเอียดตามตารางที่ 1.42

ตารางที่ 1.42 แสดงมูลค่านำเข้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลและส่วนประกอบ (HS 8703) จากออสเตรเลีย

หน่วย : พันล้านเหรียญสหรัฐ

HS	Description	1999	2000	2001	2002	2003
	8703 MOTOR CARS & VEHICLES FOR TRAN	17.54	18.84	12.96	-	0.67
8703249009	OTHER PASSENGER CARS, OF A CYLINDER CAPACITY EXCEE	0.02	0.02	0.03	-	0.67
8703229007	OTHER PASSENGER CARS, OF A CYLINDER CAPACITY EXCEE	0.02	-	0.02	-	-
8703239008	OTHER PASSENGER CARS, OF A CYLINDER CAPACITY EXCEE	0.08	-	-	-	-
8703239999	CKD OF 8703239	17.40	18.82	12.87	-	-
8703312003	PASSENGER CARS OF JEEP TYPE WITH EITHER HARD OR FL	0.02	-	-	-	-
8703329009	OTHER PASSENGER CARS, OF A CYLINDER CAPACITY EXCEE	-	-	0.05	-	-

- รถยนต์เพื่อการพาณิชย์และส่วนประกอบ (HS 8704)

ประเทศไทยเสนอปรับลดอัตราภาษีรถเพื่อการพาณิชย์ให้ออสเตรเลียให้เหลือร้อยละ 0

ทันทีในปี 2005 ดังแสดงในตารางที่ 1.43

ตารางที่ 1.43 แสดงอัตราภาษีที่ปรับลดเพื่อการพาณิชย์ให้ออสเตรเลีย

พิกัด	8704.10	8704.211	8704.219	8704.22	8704.23	8704.311	8704.319	8704.32	8704.901	8704.909
ภาษีปัจจุบัน	5	60	40	40	40	60	40	40	60	40

จากสถิติ World Trade Atlas แสดงให้เห็นว่า ในช่วงปี 1999-2003 ประเทศไทยมีการนำเข้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลพิกัด 8704 จากออสเตรเลียเพียงเล็กน้อยเช่นกัน โดยรายการที่มีมูลค่านำเข้ามากที่สุดคือ พิกัด 8704211000 รายละเอียดตามตารางที่ 1.44

ตารางที่ 1.44 แสดงมูลค่านำเข้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลและส่วนประกอบ (HS 8703) จากออสเตรเลีย

หน่วย : พันล้านเหรียญสหรัฐ

HS	Description	1999	2000	2001	2002	2003
	8704 MOTOR VEHICLES FOR TRANSPORT O	-	0.24	0.11	0.07	0.02
8704211000	VANS AND PICK UP TRUCKS WHICH G.V.W. NOT EXCEEDING	-	0.03	-	-	0.02
8704219001	OTHER VANS AND PICK UP TRUCKS WHICH G.V.W. NOT EXC	-	-	0.01	-	-
8704220005	VANS AND PICK UP TRUCKS WHICH G.V.W. EXCEEDING 5 T	-	0.22	0.10	0.07	-

1.7.2 มาตรการที่มีใช้ภาษี

1.7.2.1 แหล่งกำเนิดสินค้า (Rule of Origin)

ในเบื้องต้นรัฐบาลออสเตรเลียและไทยได้กำหนดแหล่งกำเนิดสินค้าในพิกัด 8703 และ 8704 ให้มีสัดส่วนวัตถุดิบภายในประเทศไม่ต่ำกว่าร้อยละ 40 และต้องมีการเปลี่ยนแปลงสภาพอย่างเพียงพอ (Substantial Transformation)

1.7.2.2 การกำหนดมาตรฐานยานยนต์และส่วนประกอบ (Standard)

ปัจจุบันมาตรฐานในภาคอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนของออสเตรเลียใช้มาตรฐาน Australian Design Rules (ADRs) ซึ่งเป็นระบบการรับรองผลิตภัณฑ์ที่แตกต่างจากระบบของไทยซึ่งเป็นระบบรับรองแบบ (Type Approval System) เหมือนของยุโรป กล่าวคือ ต้องมีการตรวจสอบมาตรฐานก่อนจึงจะได้รับอนุญาตให้นำเข้า แต่ระบบการรับรองมาตรฐานของออสเตรเลียเกือบจะเป็นการรับรองตนเอง (Self-Certification System) ซึ่งหากผู้นำเข้าสามารถแสดงผลการตรวจสอบที่เป็นไปตาม ADRs และมีการตรวจสอบเพิ่มเติมอีกเล็กน้อย ก็สามารถส่งรถยนต์เข้าไปจำหน่ายในตลาดออสเตรเลียได้ แต่ฝ่ายออสเตรเลียโดย Land Division จะมีการส่งเจ้าหน้าที่เข้ามาทำการตรวจติดตาม (Conformity of Production Audit) โรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศไทยทุกๆ 18 เดือน

การทดสอบผลิตภัณฑ์ยานยนต์ในออสเตรเลียการตรวจสอบสามารถจำแนกเป็น 2 ประเภท คือ ประเภทที่นำเข้าไปเป็นจำนวนมาก (Full Volume) กับประเภทที่นำเข้าไปเป็นจำนวนน้อย (Low Volume) ประเภทที่นำเข้าไปเป็นจำนวนมาก (Full Volume) รัฐบาลออสเตรเลียได้อำนวยความสะดวกให้ผู้เข้ารับการตรวจสอบสามารถเลือกสถานที่ตรวจสอบได้ตามความสะดวก แต่การตรวจสอบยังคงมีการตรวจสอบหลายชั้น โดยเฉพาะการตรวจสอบมาตรฐานรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาดเบา สำหรับประเภทที่นำเข้าไปเป็นจำนวนน้อย (Low Volume) จะมีความเข้มงวดในการตรวจสอบน้อยกว่าประเภท Full Volume

สำหรับค่าใช้จ่ายในการทดสอบมาตรฐานของออสเตรเลีย รถที่เข้ารับการทดสอบจะต้องเสียค่าใช้จ่าย 7.50 เหรียญออสเตรเลียต่อคัน แต่หากมีปริมาณน้อยกว่า 100 คัน จะต้องเสียค่าทดสอบขั้นต่ำ 500 เหรียญออสเตรเลีย ซึ่งถือว่าเป็นค่าธรรมเนียมที่ค่อนข้างสูง อย่างไรก็ตาม ฝ่ายออสเตรเลียได้ให้เหตุผลว่าเป็นไปตามกลไกตลาดที่ภาครัฐไม่ควรเข้าไปก้าวก่าย

ทั้งนี้ เพื่อให้ทั้งสองประเทศมีมาตรฐานที่อยู่ในระดับเดียวกัน ประเทศไทย (สำนักงานมาตรฐานอุตสาหกรรม) ได้มีการลงนามกับออสเตรเลีย (The Federal Office of Road Safety : FORS) ในความตกลงยอมรับร่วม (Mutual Recognition Arrangement) เพื่อยอมรับผลทดสอบผลิตภัณฑ์ยานยนต์ซึ่งกันและกัน แต่ในเบื้องต้นได้มีการยอมรับผลการทดสอบซึ่งกันและกันเพียงการทดสอบมลพิษจากรถยนต์เบนซิน และรถยนต์ดีเซลขนาดเล็ก การทดสอบกระจกนิรภัย และการทดสอบเข็มขัดนิรภัยเท่านั้น

นอกจากนี้ก็ได้มีคณะทำงานที่ได้พยายามหารือจัดทำมาตรฐานยานยนต์โลกร่วมกัน เพราะในปัจจุบันการกำหนดมาตรฐานยานยนต์จะเป็นมาตรฐานของแต่ละประเทศ เช่น มาตรฐาน ECE ของยุโรป , มาตรฐาน FMVSS และ SAE ของสหรัฐอเมริกา มาตรฐาน TRT ASS และ JIS ของญี่ปุ่น และมาตรฐาน ADR ของออสเตรเลีย โดยคณะทำงานที่เรียกว่า WP 29 (World Forum for the Harmonization of Vehicle Regulation) ทำหน้าที่พิจารณามาตรฐานร่วมกัน โดยคณะทำงานได้แบ่งกลุ่มมาตรฐานออกเป็น 6 กลุ่ม คือ (1) กลุ่มทำงานด้านความดังของเสียง (2) กลุ่มทำงานด้านไฟและสัญญาณไฟ (3) กลุ่มทำงานด้านเบรกและเกียร์ (4) กลุ่มทำงานด้าน Passive Safety (5) กลุ่มทำงานในเรื่องความปลอดภัย (General Safety) และ (6) กลุ่มทำงานด้านมลพิษและพลังงาน

อย่างไรก็ตาม ล่าสุดในการประชุมคณะทำงาน WP 29 ครั้งที่ 8 เมื่อวันที่ 14 – 17 ตุลาคม 2546 ซึ่งมีวัตถุประสงค์ใ้มนำให้ประเทศสมาชิกมีการทำมาตรฐานยานยนต์ร่วมกัน โดยเข้าร่วมเป็นภาคี WP 29 , 1958 Agreement และ 1998 Agreement แต่ปรากฏว่าประเทศส่วนใหญ่ยังไม่มีแผนชัดเจนที่จะเข้าร่วมในความตกลงดังกล่าวรวมทั้งประเทศไทย ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาถึงผลดีและผลเสียที่จะได้รับ

สามารถนำเข้าจากประเทศที่ผลิตได้ต้นทุนต่ำที่สุดอยู่แล้ว อีกทั้งชาวออสเตรเลียเองก็ไม่นิยมรถยนต์ขนาดกลาง และขนาดเล็ก

1.8.1.2 รถกระบะ (HS 8704)

ในส่วนของรถกระบะ (HS 8704) นั้น ไม่สามารถหาสมการถดถอยได้ เนื่องจากข้อจำกัดของ ข้อมูล แต่เมื่อพิจารณาพิภคที่สืบลัก คือละเอียดยขึ้นมานั้นจะหาค่าได้ ในที่นี้จะนำเสนอในส่วนของ HS 8704211077 (Assembled off-road motor vehicles for the transport of goods) ซึ่งได้ผลออกมาดังนี้

$$\text{Log (Q-import)} = -959.66 - 6.20 \log (\text{Relative-price}) + 81.04 \log (\text{GDP}) - 0.56 \text{Trend}$$

$$(-3.92)^* \quad (-2.22)^* \quad (3.94)^* \quad (-3.16)^*$$

$$R^2 = 0.67 \quad \text{Adj } R^2 = 0.63 \quad \text{DW} = 1.08 \quad ()^* = \text{t-statistic}$$

จากผลการประมาณการพบว่า ค่าความยืดหยุ่นของปริมาณการนำเข้าต่อราคาเปรียบเทียบ มีค่าประมาณ 6.20 ซึ่งหมายความว่าราคาที่ราคาเฉลี่ยของรถนำเข้าจากไทยลดลงร้อยละ 1 เมื่อเทียบกับราคาในตลาดโลก จะส่งผลให้ปริมาณการนำเข้ารถประเภทนี้ของออสเตรเลียจากไทย เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.2 นอกจากนี้ ปริมาณการนำเข้ายังขึ้นอยู่กับขนาดเศรษฐกิจของประเทศออสเตรเลียอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติอีกด้วย โดยค่าความยืดหยุ่นของการนำเข้าต่อ GDP มีค่าเท่ากับ 81.04 ซึ่งหมายความว่าหาก GDP ของออสเตรเลียเพิ่มขึ้น ร้อยละ 1 จะส่งผลให้ปริมาณนำเข้ารถประเภทนี้ของออสเตรเลียเพิ่มขึ้นร้อยละ 81.04 ซึ่งมีค่าที่สูงมาก ทั้งนี้อาจสืบเนื่องมาจากการเป็นรถประเภทที่ใช้ขนส่งสินค้า ดังนั้นเมื่อขนาดเศรษฐกิจใหญ่ขึ้น ย่อมหมายความว่า การขนส่งสินค้าย่อมมีมากขึ้นด้วย จึงทำให้ความต้องการรถประเภทนี้สูงขึ้นมาก

จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ พบว่าการลดภาษีหรือไม่ลดภาษีนี้นักก็ไม่มีผลกระทบต่อ การส่งออกกระบะที่เพิ่มขึ้นแต่อย่างใด เนื่องจากบริษัทรถญี่ปุ่นหลายราย เช่น Ford , Nissan ได้ย้ายฐานการผลิตมายังประเทศไทยอยู่แล้ว ดังนั้นออสเตรเลียจึงมีความจำเป็นต้องนำเข้ารถยนต์เพื่อการพาณิชย์จากไทยไม่ จะมีการเปิดการค้าเสรีหรือไม่ก็ตาม รวมทั้งอัตราภาษีที่ลดนั้นน้อยคือ จากร้อยละ 5 เหลือร้อยละ 0 จึงถือได้ว่าไม่มีผลกระทบต่อมากนัก

1.8.2 ผลกระทบจากการเปิดการค้าเสรีต่ออุปสงค์ในไทย

เป็นที่เกรงกันว่าเมื่อมีการเปิดการค้าเสรีกับออสเตรเลียแล้ว จะส่งผลให้รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 3,000 ซีซี ของออสเตรเลียเข้ามาแย่งตลาดรถยนต์นั่งในไทยมากขึ้น เนื่องจากสถิติ ข้อมูลการส่งออกของออสเตรเลียมายังไทยยังมีปริมาณน้อยมาก ด้วยความจำกัดของข้อมูล จึงทำให้การ วิเคราะห์ด้วยสมการถดถอยซึ่งต้องใช้ข้อมูลรายไตรมาสไม่สามารถกระทำได้ ดังนั้นในการวิเคราะห์ส่วนของ

รถยนต์ที่มีขนาดเกิน 3,000 ซีซี หรือ HS 870324 จะใช้ผลของการสรุปจากข้อมูลที่มีอยู่ รวมทั้งจากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญประกอบกัน

ผลการวิเคราะห์พบว่า เป็นไปได้อย่างยิ่งที่คนไทยจะหันมาบริโภครถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์เกิน 3,000 ซีซีมากขึ้น จากการที่ออสเตรเลียมีการทยอยลดภาษีในหมวดสินค้าดังกล่าวจากร้อยละ 80 เหลือร้อยละ 0 ภายในปี 2010 และจะทำให้รถยนต์ขนาดใหญ่เข้ามาแย่งตลาดรถยนต์ขนาดเล็กที่เป็นที่นิยมของคนไทยในปัจจุบัน โดยรถยนต์รุ่นที่เป็นที่คาดการณ์กันว่าจะมาตีตลาดมากที่สุดคือ โตโยต้าแคมรี่ อย่างไรก็ตามก็มีผู้เชี่ยวชาญบางท่านเชื่อว่ารถยนต์รุ่นอื่น ๆ ของออสเตรเลียอาจจะเข้ามาตีตลาดเมืองไทยได้ยาก เป็นเพราะว่ารถยนต์ที่ผลิตในออสเตรเลียจะเน้นไปที่สมรรถนะของเครื่องยนต์มากกว่าความสวยงาม ในขณะที่คนไทยส่วนใหญ่จะพิจารณาถึงความสวยงามมากกว่าสมรรถนะของเครื่องยนต์ รวมทั้งยังเป็นไปได้อีกมากกว่าคนไทยยังติดในเรื่องของยี่ห้อเป็นอย่างมาก จึงอาจทำให้รถไฮลเดน ของออสเตรเลียอาจไม่สามารถมาตีตลาดรถยนต์นั่งขนาดใหญ่ได้มากนัก เนื่องจากผู้บริโภคที่นิยมใช้รถยนต์ขนาดใหญ่ในเมืองไทยยังนิยมใช้รถที่มาจากยุโรปเสียเป็นส่วนใหญ่ สรุปคือ เป็นไปได้สูงที่รถยนต์ขนาดใหญ่จากออสเตรเลียจะมาแย่งตลาดกลุ่มคนที่ใช้รถยนต์ขนาดเล็กมาก่อน ในขณะที่เป็นไปได้ยากที่ผู้บริโภคที่ใช้รถยนต์ขนาดใหญ่อยู่แล้ว จะหันมาใช้รถยนต์จากออสเตรเลีย

1.9 สรุปและข้อเสนอแนะ

กล่าวโดยสรุป การเปิดเสรีการค้าระหว่างไทยกับออสเตรเลียนั้นน่าจะส่งผลดีกับทั้งสองฝ่าย เนื่องจากทั้งสองประเทศมีศักยภาพในการผลิตรถยนต์คนละประเภทกัน ในขณะที่ออสเตรเลียนีมีศักยภาพในรถยนต์นั่งส่วนบุคคลขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 3000 ซีซี ส่วนประเทศไทยมีศักยภาพในการผลิตรถกระบะ

ส่วนข้างล่างนี้เป็นข้อเสนอแนะที่ภาครัฐและภาคเอกชนควรเตรียมรับมือกับการเปิดเสรีทางการค้าไทยออสเตรเลียด้วย

1. ภาครัฐต้องเร่งปรับโครงสร้างอัตราภาษีในอุตสาหกรรมต้นน้ำ เช่น เคมีภัณฑ์และเหล็ก เป็นต้นให้สอดคล้องกับการลดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์ และเนื่องจากการเร่งอัตราภาษีรถยนต์สำเร็จรูปเหลือร้อยละ 0 จะสร้างผลกระทบให้ผู้ประกอบการภายในประเทศที่จำเป็นต้องนำเข้าวัตถุดิบ หรือชิ้นส่วนรถยนต์บางประเภทที่มีอัตราภาษีคงอยู่ต้องปรับตัวตามอย่างมาก

2. ภาครัฐควรพิจารณาปรับโครงสร้างอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ขนาดใหญ่ เพื่อป้องกันมิให้คนที่ใช้รถขนาดเล็กหันไปใช้รถขนาดใหญ่ที่มีราคาถูกลง และเพื่อเป็นการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงด้วย

3. ปัจจุบันภาคอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยังไม่เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วโลก แต่ละประเทศ/ภูมิภาคได้พยายามสร้างมาตรฐานของตนเองขึ้นมาใช้กับประเทศคู่ค้า เช่น มาตรฐาน ECE ของยุโรป มาตรฐาน FMVSS, SAE ของสหรัฐอเมริกา มาตรฐาน TRIASS, JIS ของญี่ปุ่น รวมทั้งมาตรฐาน ADR ของ

ออสเตรเลีย เป็นต้น จึงมีความจำเป็นที่ผู้ประกอบการต้องเปรียบเทียบข้อแตกต่าง รวมทั้งการหาช่องทางในการลดอุปสรรคจากปัญหาการขาดแคลนเครื่องมือที่ใช้ทดสอบมาตรฐานแต่ละประเภท

4. ภาคควรสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุนต่างชาติ เพราะ การทำ FTA อาจส่งผลให้ความเชื่อมั่นในนโยบายลงทุนของบริษัทข้ามชาติลดลง เนื่องจากเดิมบริษัทเหล่านี้มองอาเซียนเป็นตลาดรวม การทำ FTA กับออสเตรเลียอาจทำให้ภาพนโยบายของประเทศขาดความชัดเจน เนื่องจากมีบางบริษัทที่ได้รับผลกระทบจากนโยบายที่เปลี่ยนแปลง (เช่น บริษัท Honda ที่ลงทุนในประเทศไทยเพื่อผลิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคลรุ่น Accord ขนาดเครื่องยนต์ 3000 ซีซี อาจได้รับผลกระทบจากการนำเข้ารถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ขนาดใหญ่จากออสเตรเลียเข้ามาแข่ง เป็นต้น)

บทที่ 2 เม็ดพลาสติกและผลิตภัณฑ์พลาสติก

2.1 กรอบการวิจัย

บทนี้เป็นการศึกษาผลกระทบจากการเปิดเสรีทวิภาคีระหว่างไทยกับออสเตรเลียในอุตสาหกรรมพลาสติกประเภทเม็ดพลาสติก (HS 3901, HS 3907) และบรรจุภัณฑ์พลาสติก (HS 3923)

เม็ดพลาสติกที่อยู่ในขอบข่ายการศึกษานี้ประกอบด้วยเม็ดพลาสติกพิกัด HS 3901 ซึ่งเป็นโพลิเมอร์ของเอทิลีน ในลักษณะชั้นปฐุม และเม็ดพลาสติกหมวด HS 3907 ซึ่งเป็นโพลิอะซิทัล โพลีเอเทอร์อื่น ๆ และอีพอกไซด์เรซิน ในลักษณะชั้นปฐุม รวมทั้งโพลิคาร์บอนเนต แอลคิดเรซิน โพลีแอลิลเอสเทอร์ และโพลีเอสเทอร์อื่น ๆ ในลักษณะชั้นปฐุม โดยการศึกษาจะมุ่งเน้นที่โพลิคาร์บอนเนต (HS 390740) และโพลีเอทิลีน เทเรพทาเลต (HS 390760) ซึ่งเป็นเม็ดพลาสติกที่ออสเตรเลียมีการนำเข้าจากไทยมาก

สำหรับผลิตภัณฑ์พลาสติกหมวด HS 3923 จะเป็นผลิตภัณฑ์ประเภทที่ใช้ลำเลียงสินค้าหรือบรรจุสินค้า รวมทั้งจุก ฝา และที่ปิดครอบอื่น ๆ ทำด้วยพลาสติก โดยการศึกษาฉบับนี้จะมุ่งเน้นที่ HS 392321 ซึ่งเป็นกระสอบและถุงที่ทำด้วยโพลิเมอร์ของเอทิลีน ซึ่งเป็นรายการสินค้าที่ออสเตรเลียมีการนำเข้าจากไทยสูง

2.2 โครงสร้างอุตสาหกรรมในประเทศไทย

อุตสาหกรรมเม็ดพลาสติกของไทยเริ่มขึ้นตั้งแต่ปีพ.ศ.2495 ซึ่งในขณะนั้นถือว่าเป็นอุตสาหกรรมใหม่ ต่อมาในช่วงปีพ.ศ.2510 ได้มีการพัฒนาขึ้นมาเป็นอุตสาหกรรมการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ได้เริ่มให้มีการส่งเสริมการผลิตเม็ดพลาสติก โดยบริษัทแรกที่ได้รับการส่งเสริมคือ บริษัท ไทยพลาสติกและเคมีภัณฑ์ จำกัด ซึ่งเปิดดำเนินการในปี 2514 โดยผลิตเม็ดพลาสติก PVC เพื่อตอบสนองการผลิตของอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์พลาสติกในประเทศ ในปัจจุบัน BOI ก็ยังมีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมพลาสติก โดยส่งเสริมให้มีการลงทุนในจังหวัดที่ยังห่างไกลความเจริญ

สืบเนื่องจากความแข็งแกร่งของอุตสาหกรรมปิโตรเคมีของไทยในช่วงทศวรรษที่ 1980 ทำให้ประเทศไทยเป็นผู้ผลิตเม็ดพลาสติกที่สำคัญประเทศหนึ่งของโลก ปัจจุบันเม็ดพลาสติกและผลิตภัณฑ์พลาสติกชนิดต่างๆ เป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญของประเทศไทย ซึ่งบทบาทของอุตสาหกรรมพลาสติกต่อเศรษฐกิจของประเทศได้เพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ เป็นผลจากการพัฒนารูปแบบและคุณภาพผลิตภัณฑ์ให้สามารถใช้งานได้หลากหลาย

นอกจากความสำคัญของอุตสาหกรรมพลาสติกต่อการส่งออกแล้ว อุตสาหกรรมพลาสติกยังเป็นอุตสาหกรรมที่ก่อให้เกิดการจ้างงานเป็นอย่างมากอีกด้วย จากรายงานของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (2545) ได้ประมาณว่าอุตสาหกรรมพลาสติกของไทยมีการจ้างแรงงานโดยตรงมากกว่า 130,000 คน

ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมพลาสติกของไทยมีจำนวนมากกว่า 4,000 ราย แยกเป็นผู้ผลิตโพลีเอทิลีน 30 ราย ผู้ผลิตเครื่องมือเครื่องจักร 300 ราย และที่เหลือเป็นผู้ผลิตผลิตภัณฑ์พลาสติก โดยรวมแล้วร้อยละ 95 ของจำนวนผู้ผลิตเป็นโรงงานขนาดเล็กและขนาดกลาง มีผลผลิตประมาณร้อยละ 60 ในขณะที่อีกร้อยละ 5 เป็นโรงงานขนาดใหญ่ และมีสัดส่วนผลผลิตร้อยละ 40 ประมาณร้อยละ 80-90 ของโรงงานผลิตเม็ดพลาสติกและผลิตภัณฑ์กระจุกตัวอยู่ในกรุงเทพฯ (สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ.2544) แต่ที่กล่าวไว้ข้างต้นว่า BOI มีนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมนี้ในต่างจังหวัดที่ยังห่างไกลจากความเจริญอีกด้วย

สำหรับผู้ผลิตเม็ดพลาสติกหมวด HS 3901 หรือ โพลีเอทิลีนของเอทีเอส นั้น สามารถแบ่งตามรายผลิตภัณฑ์ได้ดังนี้

1) High Density Polyethylene (HDPE)

ในประเทศไทยมีผู้ผลิตจำนวน 3 ราย ได้แก่ บริษัทบางกอกโพลีเอทิลีน (BPE) บริษัทไทยโพลีเอทิลีน (TPE) และบริษัทอุตสาหกรรมปิโตรเคมีกัลไทย จำกัด (มหาชน) หรือ TPI โดยแต่ละรายมีกำลังการผลิตไม่แตกต่างกันมากนัก โดยในปี ค.ศ. 2001 TPI เป็นบริษัทที่มีกำลังการผลิตมากที่สุด คือ 300,000 ตันต่อปี หรือคิดเป็นร้อยละ 46 ของอุตสาหกรรม BPE มีกำลังการผลิตอยู่ที่ 200,000 ตันต่อปี หรือคิดเป็นร้อยละ 31 ในขณะที่ TPE มีกำลังการผลิตอยู่ที่ 152,000 ตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 23 (สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม, 2545)

2) Low Density Polyethylene (LDPE)

ในประเทศไทยมีผู้ผลิต LDPE อยู่ 2 รายคือ TPE และ TPI ในปี 2544 TPI มีกำลังการผลิตมากที่สุดคือ 158,000 ตัน หรือร้อยละ 61 ของอุตสาหกรรม ในขณะที่ TPE มีกำลังการผลิต 100,000 ตันต่อปี หรือคิดเป็นร้อยละ 39 (สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม, 2545)

อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาถึงอุตสาหกรรมบรรจุภัณฑ์พลาสติกของไทย (ไม่ว่าจะเป็นถุงพลาสติก กระสอบพลาสติก ขวดน้ำพลาสติก ตะกร้าพลาสติก หลอดพลาสติก ถังพลาสติก) จะมีผู้ผลิตอยู่ประมาณ 1,600 ราย โดยที่กว่าร้อยละ 70 เป็นผู้ผลิตขนาดเล็ก มีกำลังการผลิตไม่เกิน 500 ตันต่อปี และกว่าร้อยละ 50 เป็นผู้ผลิตถุงและซองพลาสติก รองลงมาคือ โรงงานผลิตกล่อง ขวด กระสอบ ถัง ตะกร้าโฟม และกระป๋องพลาสติก อนึ่ง รายงานฉบับนี้จะทำการศึกษาเฉพาะอุตสาหกรรมถุงพลาสติกเท่านั้น โดยจะนำเสนอรายชื่อผู้ประกอบการรายใหญ่ ในรายงานฉบับสมบูรณ์

2.3 โครงสร้างอุตสาหกรรมในออสเตรเลีย

อุตสาหกรรมปิโตรเคมีของประเทศออสเตรเลียตั้งอยู่ที่สองแหล่งใหญ่คือ Altona ในรัฐ Victoria โดยมีบริษัท Qenos (เดิมชื่อ Kemcor Australia) เป็นผู้ผลิตรายใหญ่ ซึ่งบริษัท Qenos นี้ก็มีกิจการร่วมทุนกับบริษัท Orica ในการผลิตโพลีเอทิลีนด้วย ส่วนอีกแหล่งผลิตหนึ่งอยู่ที่ Botany ในรัฐ New South Wales ซึ่งมีผู้ผลิตคือ Orica ทำการผลิตโพลีเอทิลีน และผลิตภัณฑ์อื่น ๆ เช่น Ethylene Oxide เป็นต้น

สำหรับอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์พลาสติกของออสเตรเลียนั้น นับเป็นอุตสาหกรรมที่กำลังเติบโตอย่างสูง ผู้ผลิตในอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์พลาสติกของออสเตรเลียโดยส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการขนาดเล็ก (ยอดขายเฉลี่ยน้อยกว่า 4 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ) และมักเป็นการผลิตโดยใช้รูปแบบกระบวนการผลิตแบบใดแบบหนึ่งเท่านั้น นอกจากนี้แนวโน้มการควบคุมกิจการก็ยังมีอยู่สูง

อุตสาหกรรมพลาสติกในประเทศออสเตรเลีย สามารถจำแนกตามการผลิต ได้เป็น 6 อุตสาหกรรม ดังนี้

1. Plastic Blow Moulded Product Manufacturing

ประกอบด้วย การผลิตขวดพลาสติก และผลิตภัณฑ์พลาสติกอื่นๆ ที่ผลิตโดยใช้ระบบเป่า ซึ่งแหล่งการผลิตของอุตสาหกรรมนี้ส่วนใหญ่ อยู่ในรัฐนิวเซาท์เวลส์ และรัฐวิกตอเรีย คิดเป็นร้อยละ 35.8 และ ร้อยละ 34.3 ของการผลิตทั่วประเทศ หรือคิดเป็นมูลค่า 270 และ 259 ล้านดอลลาร์ ออสเตรเลีย ตามลำดับ

2. Plastic Extruded Product Manufacturing

ประกอบด้วย การผลิตท่อพลาสติก (Plastic pipes), Polycarbonated sheet, ท่อสูบน้ำพลาสติก และอุปกรณ์เสริม รวมถึงโครงร่าง และชิ้นส่วนพลาสติกอื่นๆ ที่ผลิตโดยใช้ระบบ extrusion โดยมีแหล่งการผลิตส่วนใหญ่อยู่ในรัฐนิวเซาท์เวลส์ รัฐควีนส์แลนด์ และรัฐวิกตอเรีย โดยมีสัดส่วนเป็น ร้อยละ 34.8 , 26.2 และ 23.1 ตามลำดับ หรือมีมูลค่าประมาณ 347, 261 และ 230 ล้านดอลลาร์ออสเตรเลีย ตามลำดับ

3. Plastic Foam Product Manufacturing

ประกอบด้วย การผลิตภาชนะบรรจุอาหาร (fast food containers) หีบห่อบรรจุภัณฑ์ (Styrofoam) ตะกร้าปิกนิก , Rigid plastic foam ที่ใช้ระบบการนูนอัด รวมถึงการผลิตฉนวนโฟม ซึ่งอุตสาหกรรมนี้มีแหล่งผลิตส่วนใหญ่ อยู่ในรัฐนิวเซาท์เวลส์ และรัฐวิกตอเรีย โดยมีสัดส่วนเป็นร้อยละ 43.5 และ 26ตามลำดับ หรือมีมูลค่าประมาณ 256 และ 153 ล้านดอลลาร์ออสเตรเลีย ตามลำดับ

4. Plastic Injection Moulded Product Manufacturing

ประกอบด้วยชิ้นส่วนรถยนต์, ถังน้ำ, ถังขยะ เครื่องครัวพลาสติก, ภาชนะสำหรับปิกนิก สารเคลือบผิวหน้าพื้น รวมถึงผลิตภัณฑ์พลาสติกที่ผลิตโดยใช้ระบบฉีด โดยมีแหล่งผลิตส่วนใหญ่อยู่ในแถบรัฐวิกตอเรีย และรัฐนิวเซาท์เวลส์ โดยมีสัดส่วนเป็น 49.6% และ 26.2% ตามลำดับ หรือมีมูลค่าประมาณ 1,520 และ 803 ล้านดอลลาร์ออสเตรเลีย

5. Plastic Product Rigid Fiber Reinforced Manufacturing

ประกอบด้วยการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ด้วยไฟเบอร์ ถังน้ำไฟเบอร์ ผลิตภัณฑ์ และแผ่นไฟเบอร์กลาส ส่วนประกอบด้านนอกของสระว่ายน้ำ ที่เสริมด้วยไฟเบอร์ โดยมีแหล่งผลิตส่วนใหญ่อยู่ในรัฐนิวเซาท์เวลส์ และรัฐวิกตอเรีย โดยมีสัดส่วนร้อยละ 35.4 และ 30.4 ตามลำดับ หรือมีมูลค่าประมาณ 270 และ 232 ล้านดอลลาร์ออสเตรเลีย

6. Plastic Bag and Film Manufacturing

ประกอบด้วยการผลิตถุงพลาสติก Food wrapping พลาสติกฟิล์ม และถุงขยะพลาสติก โดยมีแหล่งผลิตส่วนใหญ่อยู่ในรัฐวิกตอเรีย โดยมีสัดส่วนร้อยละ 54.2 หรือมีมูลค่าประมาณ 975 ล้านดอลลาร์ออสเตรเลีย

จะเห็นได้ว่า อุตสาหกรรมพลาสติก ในออสเตรเลียส่วนใหญ่จะเน้นการผลิต แบบ Plastic Injection Moulded Product Manufacturing ซึ่งมีมูลค่าการผลิตโดยรวม 3,065 ล้านดอลลาร์ออสเตรเลีย อันดับ 2 คือ Plastic Bag and Film Manufacturing และ อันดับ 3 คือ Plastic Extruded Product โดยมีมูลค่าการผลิตประมาณ 1,800 และ 996 ล้านดอลลาร์ออสเตรเลีย ตามลำดับ ซึ่งแหล่งผลิตของอุตสาหกรรมพลาสติกส่วนใหญ่ อยู่ในรัฐวิกตอเรีย โดยเฉพาะอุตสาหกรรม Plastic Injection Moulded Product และ Plastic Bag and Film ซึ่งมีมูลค่าการผลิตมากที่สุดเมื่อเทียบกับรัฐอื่นๆ รองลงมาคือ รัฐนิวเซาท์เวลส์ ซึ่งมีแหล่งผลิต โดยเฉพาะอุตสาหกรรม Plastic Extruded Product และ Plastic Blow Moulded Product

นอกจากมีผู้ผลิตขนาดเล็กแล้ว ก็ยังมีผู้ผลิตขนาดกลางไปจนถึงขนาดใหญ่อยู่อีกจำนวนหนึ่ง โดยผู้ประกอบการรายใหญ่ที่สุดมีประมาณการยอดขายอยู่สูงถึงมากกว่า 38 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

แหล่งที่ตั้งของอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์พลาสติกมีอยู่ทั่วประเทศ แต่จะกระจุกตัวอยู่ที่ Melbourne และ Sydney เป็นส่วนใหญ่ มีผู้ประกอบการน้อยรายที่ตั้งอยู่ในต่างจังหวัด ซึ่งคล้ายคลึงกับของประเทศไทย ตารางที่ 2.1 ข้างล่างแสดงถึงผู้ผลิตรายสำคัญของออสเตรเลีย และผลิตภัณฑ์หลัก

ตารางที่ 2.1 ผู้ผลิตผลิตภัณฑ์พลาสติกรายสำคัญของออสเตรเลีย และผลิตภัณฑ์หลัก

ชื่อบริษัท	ผลิตภัณฑ์หลัก (ตามรูปแบบกระบวนการผลิต)
ACI International	Injection moulding, blow moulding, sheet extrusion
BTR Nylex	Pipes, injection moulding
Containers Packaging	Pipes, injection moulding
Pacific Dunlop	Foam and fiber
Humes	Pipes, injection moulding
ICI Australia	Blow moulding, injection moulding
Tupperware	Injection moulding
Wrightcel	Film extrusion

ทุกบริษัทข้างต้นเป็นผลของการควบรวมกิจการ อันทำให้บริษัทเหล่านี้มีลักษณะโครงสร้างเป็นบริษัทขนาดใหญ่ (Conglomerate) บริษัทที่ใหญ่ที่สุดมีการจ้างงานสูงถึง 2,800 คน และจากที่กล่าวข้างต้นอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์พลาสติกของออสเตรเลียยังประกอบไปด้วยผู้ประกอบการรายย่อยอีกเป็นจำนวนมาก และอุตสาหกรรมนี้ในออสเตรเลียก็มีลักษณะแตกย่อย (Fragmented) ค่อนข้างสูง อันเนื่องมาจากความต้องการของผู้บริโภคมีลักษณะแตกย่อยมากขึ้น ทำให้ผู้ประกอบการรายเล็กสามารถก้าวเข้ามาแข่งขันได้สูงขึ้น

เทคโนโลยีที่ใช้อยู่ในอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์พลาสติกในออสเตรเลียขึ้นอยู่กับเทคโนโลยีจากต่างประเทศเป็นอย่างมาก เทคโนโลยีส่วนใหญ่จะมากับเครื่องจักรที่ซื้อจากต่างประเทศ หรือเป็นการใช้สิทธิตาม License ของต่างประเทศ

ในด้านการจ้างงานนั้น อุตสาหกรรมพลาสติกของออสเตรเลียมีการจ้างงานไม่สูงนัก เนื่องจากเป็นอุตสาหกรรมที่มีขนาดไม่ใหญ่มาก คือมีการจ้างงานประมาณ 70,000 คน สำหรับการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมพลาสติกในออสเตรเลียนั้น มีหน่วยงานที่ทำหน้าที่บทบาทสำคัญแทนที่บทบาทภาครัฐคือ The Plastics and Chemicals Industry Association (PACIA) ซึ่งเปรียบเสมือนกับ BOI ของประเทศไทยนั่นเอง

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบโครงสร้างอุตสาหกรรมพลาสติกของไทยกับออสเตรเลีย พบว่าอุตสาหกรรมของทั้งสองประเทศไม่มีลักษณะแข่งขันกันโดยตรง รายงานของ Economic Analytical Unit เรื่อง Australia-Thailand Trade Relations: The Plastics and Chemicals Industry กล่าวว่าเมื่อเปรียบเทียบอุตสาหกรรมพลาสติกและเคมีภัณฑ์ของไทยกับออสเตรเลีย มีเพียง 14% ของสินค้าส่งออกของทั้งสองประเทศที่จัดอยู่ในกลุ่มเดียวกัน ในขณะที่การนำเข้าของทั้งสองประเทศ ในสินค้าพลาสติกและเคมีภัณฑ์เป็นการนำเข้าสินค้าที่อยู่ในกลุ่มเดียวกันสูงถึง 53%

โครงสร้างต้นทุนการผลิตของอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์พลาสติกในออสเตรเลียนั้น ต้นทุนสูงถึงประมาณ 40-50% เป็นต้นทุนค่าเม็ดพลาสติก สาเหตุที่ทำให้ต้นทุนวัตถุดิบสูงนี้มาจากค่าภาษีอากรขาเข้าที่สูงสำหรับวัตถุดิบที่ต้องนำเข้า ส่วนเม็ดพลาสติกที่ผลิตในประเทศเองได้ก็มีต้นทุนสูงเช่นกัน เมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานโลก ซึ่งนับเป็นข้อเสียเปรียบทางการแข่งขันของอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์พลาสติกในออสเตรเลีย

ความเสียเปรียบทางการแข่งขันของอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์พลาสติกของออสเตรเลียอีกประการหนึ่งเป็นผลสืบเนื่องมาจากภาวะเบียดเบียนของภาครัฐที่เข้มงวด ในเรื่องเกี่ยวกับข้อบังคับเรื่องการป้องกันมลพิษ รวมทั้งความช่วยเหลือจากภาครัฐที่ยังนับว่าไม่เพียงพอ และยังมีแนวโน้มอื่นอีกด้วย

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการในเบื้องต้น พบว่า

- 1) ผู้ผลิตโพลีเอทิลีนเทเรพทาเลต หรือ PET ในประเทศออสเตรเลียมีเพียง 1 รายเท่านั้น ชื่อ Leading Synthetics และในปัจจุบันก็มีกำลังการผลิตไม่เพียงพอต่อความต้องการในประเทศ ซึ่งมีความต้องการสูงถึง 90,000 ตันต่อปี ในขณะที่กำลังการผลิตมีอยู่เพียง 60,000 ตันต่อปี
- 2) ผู้ผลิตถุงพลาสติกในออสเตรเลียจะเน้นผลิตสินค้าที่เป็น High End มากกว่า เช่น ถุงพลาสติกที่มีลวดลาย สี สันมาก หรือเป็นการผลิตตามความต้องการของลูกค้า ซึ่งจะต่างจากอุตสาหกรรมถุงพลาสติกของไทยที่ยังเน้นการผลิตเป็นแบบ Mass Product อยู่ เช่น ถุงหูหิ้ว ที่ไม่มีโลโก้ของร้านค้า และสามารถใช้ได้ทั่วไป ทั้งนี้เนื่องจากในออสเตรเลียมีค่าแรงสูง การผลิตจึงเน้นการใช้เครื่องจักรมากกว่าที่จะเป็นการใช้แรงงานเข้มข้น (Labor intensive) เหมือนกับของไทย

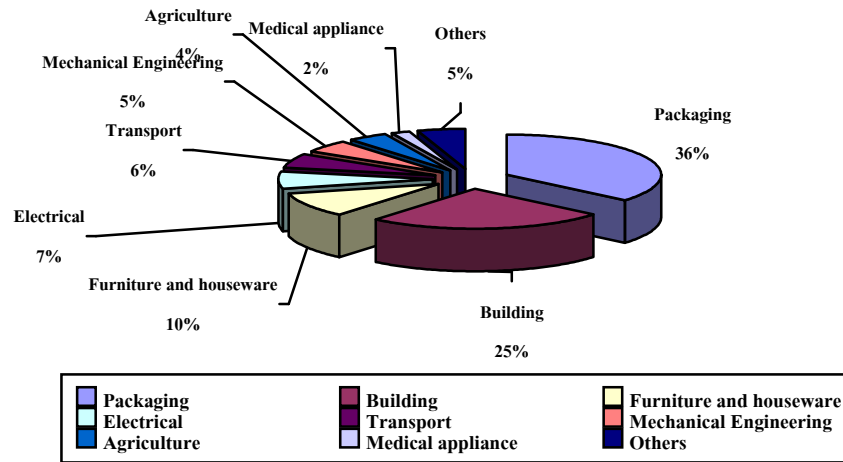
จากการสัมภาษณ์ในเบื้องต้น จึงสรุปได้ว่าในส่วนของเม็ดพลาสติก ออสเตรเลียยังมีกำลังการผลิตไม่เพียงพอต่อการบริโภคในประเทศ ซึ่งจะเห็นได้ว่าออสเตรเลียต้องพึ่งพาการนำเข้าอยู่สูง ดังแสดงในตารางในหัวข้อ 2.6 คู่แข่งในออสเตรเลียจากต่างประเทศ และในส่วนของผู้ผลิตผลิตภัณฑ์พลาสติก ก็พบว่าสินค้าที่ไทยกับออสเตรเลียผลิตได้จะมีลักษณะต่างกัน ในขณะที่ออสเตรเลียผลิตสินค้าที่เป็น Commodity หรือสินค้าที่ผลิตในปริมาณมาก และไม่มีลักษณะแตกต่างกัน เช่น ถุงก๊อบแก๊ป ไทยซึ่งยังผลิตถุงพลาสติกในลักษณะดังกล่าว จึงกลายเป็นผู้ป้อนตลาดออสเตรเลียที่สำคัญ

2.4 อุปสงค์ในออสเตรเลีย

เม็ดพลาสติก

แนวโน้มของอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ในออสเตรเลีย มีความต้องการใช้วัตถุดิบที่เป็นพลาสติกเพิ่มมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นอุตสาหกรรมการเกษตร การก่อสร้าง เฟอร์นิเจอร์ และอุตสาหกรรมบรรจุภัณฑ์ เป็นต้น อุตสาหกรรมบรรจุภัณฑ์และการก่อสร้างนับเป็นอุตสาหกรรมที่ใช้เม็ดพลาสติกสูงที่สุดในอุตสาหกรรมทั้งหมด คือประมาณ 61% ของการบริโภควัตถุดิบพลาสติกทั้งหมด รูปที่ 2.1 แสดงถึงสัดส่วนการใช้พลาสติกในอุตสาหกรรมต่าง ๆ ของออสเตรเลียในปี 1999

รูปที่ 2.1 แสดงสัดส่วนการใช้พลาสติกในอุตสาหกรรมต่างๆ



ที่มา: 2001 Frost & Sullivan

จากข้อมูลที่รวบรวมได้พบว่าความต้องการในสินค้าเม็ดพลาสติกและผลิตภัณฑ์พลาสติกของโลกมีความผันผวนตามภาวะเศรษฐกิจค่อนข้างมาก ในขณะที่ราคาเป็นปัจจัยสำคัญในการซื้อ คุณภาพของสินค้าก็เป็นสิ่งที่จำเป็นอันดับแรกของผู้ซื้อใช้เป็นเกณฑ์ในการตัดสินใจ นั่นคือหากคุณภาพตรงตามที่ต้องการหรือได้มาตรฐานที่กำหนดไว้ ก็จะใช้ราคาและการบริการเป็นเกณฑ์ในการตัดสินใจในลำดับต่อไป

ถุงพลาสติก

ออสเตรเลียมีการบริโภคถุงพลาสติกประมาณ 6.9 พันล้านถุงต่อปี (จากการประมาณการของ The Plastic Bags Working Group, 2002) หรือตกประมาณน้อยกว่า 1 ถุงต่อคนต่อวัน ซึ่งร้อยละ 53 ของถุงพลาสติกที่ใช้ในออสเตรเลียมาจากการซื้อของในซูเปอร์มาร์เก็ต ในขณะที่อีกร้อยละ 47 มาจากร้านค้าปลีกอื่นเช่น ร้านอาหารฟาสต์ฟู้ด ร้านขายเหล้า และร้านค้าทั่วไป

อย่างไรก็ดี ออสเตรเลียก็ได้มีกลุ่มที่ออกมารณรงค์การใช้ถุงพลาสติก เรียกว่า The Plastic Bags Working Group โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการให้ผู้บริโภคมีการกำจัดถุงพลาสติกอย่างถูกวิธี ไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม รวมทั้งเพื่อให้มีการใช้ทรัพยากรโลกอย่างประหยัด โดยรณรงค์ให้มีการลดปริมาณการใช้ถุงพลาสติก ส่งเสริมให้ใช้ถุงแบบที่ทนทานมากขึ้น การนำกลับมาใช้ใหม่ ทั้งแบบ Reuse และ Recycle รวมทั้งมีแนวคิดในการเก็บค่าใช้ถุงพลาสติก หรือที่เรียกว่า Plastic Bag Levy ดังนั้นจึงเป็นไปได้ว่า แนวโน้มในการใช้ถุงพลาสติกของออสเตรเลียจะลดลงหากมีการรณรงค์อย่างจริงจัง หรืออาจต้องใช้วิถีปฏิบัติที่แตกต่างจากในปัจจุบัน เพื่อให้การนำกลับมาใช้ของถุงพลาสติกเป็นไปได้

2.5 การค้าระหว่างประเทศของไทย

เม็ดพลาสติกและผลิตภัณฑ์พลาสติกของไทยนับเป็นสินค้าที่สร้างรายได้จากการส่งออกเป็นมูลค่ามหาศาล ตารางที่ 2.2 ถึงตารางที่ 2.4 แสดงถึงมูลค่าการส่งออกสินค้าเม็ดพลาสติก HS 3901 HS 3907 และ HS 3923 ของไทยไปยังต่างประเทศ ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1998 ถึง ปี ค.ศ. 2002 ซึ่งจะเห็นว่าออสเตรเลียอยู่ติดอันดับ 1 ใน 10 ของประเทศส่งออกรายสำคัญของไทย ในปี ค.ศ. 2002 ทั้งสิ้น

ตารางที่ 2.2 แสดงมูลค่าการส่งออกสินค้าเม็ดพลาสติก HS 3901 ของไทย: โพลีเมอร์ของเอทิลีนในลักษณะขั้นปฐม หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ประเทศ	1998	1999	2000	2001	2002
ทั่วโลก	222.19	235.19	367.14	317.14	341.97
1. จีน	23.86	29.79	52.52	62.32	78.77
2. เวียดนาม	20.79	22.04	31.09	27.10	29.41
3. มาเลเซีย	1.97	11.01	23.66	23.06	25.27
4. ออสเตรเลีย	3.31	5.66	17.18	17.95	23.78
5. ฮังการี	49.23	37.30	46.99	25.95	21.35
6. ไต้หวัน	19.17	15.51	23.85	16.37	16.96
7. ญี่ปุ่น	2.05	5.65	30.66	20.79	16.02
8. อินโดนีเซีย	7.24	11.12	20.71	13.57	14.84
9. ฟิลิปปินส์	11.59	15.44	24.35	13.67	14.52
10. ไนจีเรีย	2.87	2.79	2.38	4.94	10.63

ที่มา: World Trade Atlas

ตารางที่ 2.3 แสดงมูลค่าการส่งออกสินค้าเม็ดพลาสติก HS 3907 ของไทย: โพลีเอทีลีน โพลีโพรพิลีน อื่น ๆ และอีพอกไซด์เรซิน ในลักษณะขั้นปฐม โพลีคาร์บอเนต แอลคิดเรซิน โพลีแอลลิลเอสเทอร์และโพลีเอสเทอร์ อื่น ๆ ในลักษณะขั้นปฐม

หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ประเทศ	1998	1999	2000	2001	2002
ทั่วโลก	148.55	241.17	351.90	411.37	468.03
1. ฮองกง	18.97	59.96	91.21	61.64	109.90
2. สหรัฐอเมริกา	10.30	17.53	33.74	52.99	69.17
3. ญี่ปุ่น	27.18	43.26	45.79	93.70	32.80
4. ไต้หวัน	3.96	25.99	33.14	26.36	31.78
5. จีน	5.85	8.54	15.31	12.70	31.27
6. สิงคโปร์	4.87	7.90	16.50	12.14	21.18
7. มาเลเซีย	2.58	5.30	10.88	8.70	19.34
8. อินโดนีเซีย	1.71	2.52	4.38	6.41	14.81
9. ออสเตรเลีย	7.70	8.37	12.53	14.79	10.26
10. โรมานี	0.06	0	2.26	9.34	7.24

ที่มา: World Trade Atlas

ตารางที่ 2.4 แสดงมูลค่าการส่งออกผลิตภัณฑ์พลาสติก HS 3923 ของไทย: ของที่ใช้ลำเลียงสินค้าหรือบรรจุสินค้า รวมทั้งจุก ฝา และที่ปิดครอบอื่น ๆ ทำด้วยพลาสติก

หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ประเทศ	1998	1999	2000	2001	2002
ทั่วโลก	236.02	249.30	279.54	280.18	313.46
1. ญี่ปุ่น	60.84	70.14	83.25	82.33	86.30
2. สหรัฐอเมริกา	36.14	37.08	39.85	44.17	63.70
3. สหราชอาณาจักร	45.11	45.84	53.28	47.49	47.60
4. ออสเตรเลีย	11.60	13.82	14.34	16.96	18.31
5. ฝรั่งเศส	9.79	8.54	10.33	11.79	8.31
6. เยอรมัน	6.86	5.00	5.19	6.13	4.43
7. เนเธอร์แลนด์	5.88	4.04	4.47	4.30	4.38
8. เบลเยียม	4.04	4.92	4.51	4.78	4.01
9. กัมพูชา	3.99	6.50	1.71	2.36	2.92
10. อิตาลี	2.04	2.09	1.94	2.05	2.23

ที่มา: World Trade Atlas

ในส่วนของเม็ดพลาสติก เนื่องจากลักษณะของอุตสาหกรรมซึ่งต้องใช้เงินลงทุนสูง ผู้ประกอบการก็มักเป็นรายใหญ่อยู่แล้ว แต่ในส่วนของอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์พลาสติก โดยเฉพาะถุง ซึ่งเทคโนโลยีที่ใช้ไม่ซับซ้อนมากนัก จึงสามารถมีผู้ประกอบการได้ทั้งรายใหญ่และรายย่อย อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการไทยที่ส่งออกมักเป็นกิจการขนาดใหญ่ ส่วนผู้ประกอบการรายย่อยมักจะขายในประเทศเป็นหลัก

เพื่อวัตถุประสงค์ในการวิเคราะห์ที่ละเอียดมากขึ้น การศึกษานี้จะพิจารณาเฉพาะรายการเม็ดพลาสติก HS 3901 HS 390740 HS 390760 และ HS 392321 ซึ่งเป็นรายการสินค้าเม็ดพลาสติก และผลิตภัณฑ์พลาสติกหลักที่ออسترเลียนำเข้าจากไทย

2.6 การนำเข้าของออسترเลีย

ในปี ค.ศ. 2002 ออسترเลียมีการนำเข้าสินค้าพลาสติกเพิ่มสูงขึ้นเมื่อเทียบกับปี 2001 ถึงร้อยละ 12.26 โดยมีการนำเข้าทั้งหมดคิดเป็นมูลค่าประมาณ 1,978 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งจัดอยู่ในอันดับ 9 ของสินค้านำเข้าทั้งหมดของออسترเลีย ออسترเลียมีการนำเข้าสินค้าจากไทย เป็นอันดับที่ 14 และมีอัตราการขยายตัวในปี 2002 เมื่อเทียบกับปี 2001 เป็นร้อยละ 23.81 โดยมีมูลค่าการนำเข้าสินค้าจากประเทศไทยทั้งหมดประมาณ 1,711 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยสินค้าพลาสติกเป็นสินค้าสำคัญอันดับ 7 จากการนำเข้าสินค้าทั้งหมดจากไทย ในปี 2002 มีการนำเข้าพลาสติกจากไทยคิดเป็นมูลค่าประมาณ 61.84 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งมีอัตราเพิ่มสูงขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 1.47

ตารางที่ 2.5 ถึง 2.8 แสดงถึงมูลค่าการนำเข้าสินค้าพลาสติก (เฉพาะสินค้าที่อยู่ในกรอบการวิจัย) ของออسترเลียจากประเทศต่าง ๆ 10 อันดับแรก ในปีค.ศ.2002 ซึ่งพบว่าประเทศไทยจะอยู่ใน 3 ลำดับแรก ของประเทศที่ส่งออกไปยังออسترเลียมากที่สุด

ตารางที่ 2.5 แสดงมูลค่าการนำเข้าสินค้าเม็ดพลาสติก HS 3901 ของออสเตรเลีย: โพลีเมอร์ของเอทีเอ็น ในลักษณะขั้นปฐม

หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ประเทศ	1998	1999	2000	2001	2002
ทั่วโลก	120.04	139.54	150.50	142.18	135.40
1. สหรัฐอเมริกา	19.08	20.58	24.19	22.31	19.33
2. เกาหลีใต้	12.56	23.02	27.32	22.49	13.99
3. ไทย	3.50	5.44	7.83	7.75	8.93
4. เยอรมนี	1.72	2.25	1.72	1.71	4.91
5. เบลเยียม-ลักเซมเบิร์ก	3.74	2.47	3.03	3.70	4.23
6. ฝรั่งเศส	4.21	4.86	3.59	3.93	4.11
7. อิตาลี	2.12	4.22	4.88	5.00	3.84
8. ญี่ปุ่น	2.20	2.22	3.58	3.39	2.40
9. ซาอุดีอาระเบีย	2.95	2.07	3.81	5.14	1.80
10. สหราชอาณาจักร	1.83	2.54	1.57	1.45	1.74

ที่มา: World Trade Atlas

ตารางที่ 2.6 แสดงมูลค่าการนำเข้าสินค้าเม็ดพลาสติก HS 390740 ของออสเตรเลีย: โพลีคาร์บอเนต

หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ประเทศ	1998	1999	2000	2001	2002
ทั่วโลก	27.51	27.26	28.39	28.66	31.92
1. สหรัฐอเมริกา	14.82	9.95	10.00	11.96	13.96
2. เยอรมนี	4.92	6.86	8.10	6.61	5.16
3. ไทย	0.87	2.26	6.54	6.18	3.87
4. เกาหลีใต้	2.22	0.68	1.30	0.83	2.19
5. ญี่ปุ่น	3.04	2.85	1.82	2.15	2.04
6. สเปน	0	0	0.02	0.18	1.71
7. เบลเยียม-ลักเซมเบิร์ก	1.02	4.24	0.14	0.08	1.13
8. สิงคโปร์	0.35	0.03	0.13	0.19	0.50
9. ฮองกง	0.04	0.08	0	0.05	0.46
10. เนเธอร์แลนด์	0.01	0.01	0	0.30	0.42

ที่มา: World Trade Atlas

ตารางที่ 2.7 แสดงมูลค่าการนำเข้าสินค้าเม็ดพลาสติก HS 390760 ของออสเตรเลีย: โพลีเอทิลีนเทเรพทาเลต และโพลีเอสเตอร์อื่น ๆ

หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ประเทศ	1998	1999	2000	2001	2002
ทั่วโลก	70.01	57.46	57.64	64.83	64.17
1. ไทย	6.07	5.04	4.62	5.58	1.62
2. เนเธอร์แลนด์	1.11	2.04	0.29	0	1.39
3. เกาหลีใต้	12.04	6.75	8.07	10.03	1.21
4. สิงคโปร์	0.06	0.06	0	0.02	0.35
5. มาเลเซีย	0.57	0.79	0.25	0.51	0.27
6. ญี่ปุ่น	4.68	3.34	0.09	0.30	0.19
7. สวิตเซอร์แลนด์	0.03	0.01	0	0	0.18
8. ปากีสถาน	0	0	0	0	0.04
9. อินเดีย	0	0.0006	0.02	0.003	0.04
10. เยอรมนี	0.04	0.03	0.01	0.04	0.01

ที่มา: World Trade Atlas

ตารางที่ 2.8 แสดงมูลค่าการนำเข้าผลิตภัณฑ์พลาสติก HS 392321 ของออสเตรเลีย: กระสอบและถุงที่ทำด้วยโพลีเมอร์ของเอทิลีน

หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ประเทศ	1998	1999	2000	2001	2002
ทั่วโลก	83.02	87.34	96.49	89.92	91.43
1. จีน	28.24	26.05	28.91	23.08	24.94
2. มาเลเซีย	11.97	12.84	14.83	18.04	20.18
3. ไทย	8.93	9.75	11.28	14.96	14.21
4. นิวซีแลนด์	9.56	15.21	16.30	12.28	9.54
5. อินโดนีเซีย	7.50	6.72	6.82	5.99	5.60
6. สิงคโปร์	5.52	5.32	4.92	3.74	3.31
7. เวียดนาม	2.11	2.62	2.39	2.52	2.74
8. สหรัฐอเมริกา	3.85	3.10	4.15	2.71	2.58
9. ใต้หวัน	0.76	0.94	0.99	0.65	1.81
10. ฮองกง	1.89	1.05	1.28	0.95	1.56

ที่มา: World Trade Atlas

ความได้เปรียบทางการแข่งขันของคู่แข่งในออสเตรเลียจากต่างประเทศ

ราคา

ตารางที่ 2.9 ถึงตารางที่ 2.12 ข้างล่างแสดงถึงราคาเฉลี่ยเปรียบเทียบของการนำเข้าของออสเตรเลียในสินค้าพลาสติกประเภทต่าง ๆ

ตารางที่ 2.9 ราคาเฉลี่ยเปรียบเทียบของ HS 3901 ที่ออสเตรเลียนำเข้าจากประเทศต่าง ๆ : โพลีเมอร์ของเอทิลีน ในลักษณะขั้นปฐม

หน่วย: เหรียญสหรัฐต่อกิโลกรัม

แหล่งนำเข้า	1998	1999	2000	2001	2002
ทั่วโลก	0.81	0.74	0.8	0.74	0.71
ไทย	0.6	0.63	0.71	0.63	0.58
เกาหลีใต้	0.59	0.65	0.73	0.67	0.62
สหรัฐอเมริกา	1.25	1.12	1.07	0.94	1.18

ที่มา: World Trade Atlas

จากตารางข้างต้น (ตารางที่ 2.9) พบว่าประเทศไทยมีความได้เปรียบในเรื่องราคาเหนือเกาหลีใต้และสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นผู้ส่งออกรายใหญ่ของโพลีเมอร์ของเอทิลีนไปยังออสเตรเลีย

ตารางที่ 2.10 แสดงราคาเฉลี่ยเปรียบเทียบของ HS 390740 ที่ออสเตรเลียนำเข้าจากประเทศต่างๆ: โพลีคาร์บอนเนต

หน่วย: เหรียญสหรัฐต่อกิโลกรัม

แหล่งนำเข้า	1998	1999	2000	2001	2002
ทั่วโลก	2.02	1.88	1.91	1.98	1.79
สหรัฐอเมริกา	1.94	1.52	1.53	1.76	1.72
เกาหลีใต้	2.18	2.1	2.11	2.12	1.79
ไทย	2.08	1.9	2.14	2.21	1.81
เยอรมัน	2.05	2.38	2.35	2.27	2.07

ที่มา: World Trade Atlas

จากตารางที่ 2.10 พบว่า ประเทศไทยมีราคาเฉลี่ยของการส่งออกโพลีคาร์บอนเนตไปยังออสเตรเลียสูงกว่าสหรัฐอเมริกาเพียงเล็กน้อย ในขณะที่มีราคาใกล้เคียงกันกับเกาหลีใต้ แต่ไทยมีความได้เปรียบในเรื่องราคาเหนือเยอรมันค่อนข้างมาก

ตารางที่ 2.11 แสดงราคาเฉลี่ยเปรียบเทียบของ HS 390760 ที่ออสเตรเลียนำเข้าจากประเทศต่าง ๆ: โพลีเอทิลีนเทเรพทาเลต และโพลีเอสเตอร์อื่น ๆ

หน่วย: เหรียญสหรัฐต่อกิโลกรัม

แหล่งนำเข้า	1998	1999	2000	2001	2002
ทั่วโลก	0.89	0.74	0.87	0.87	0.81
เกาหลีใต้	0.83	0.67	0.92	0.81	0.79
เนเธอร์แลนด์	1.13	0.64	0.68	0	0.8
มาเลเซีย	2.12	1.62	1.14	0.72	0.81
สิงคโปร์	0.8	0.6	0	0.59	0.83
ไทย	0.83	0.66	0.84	0.87	0.86

ที่มา: World Trade Atlas

จากตารางข้างต้น (ตารางที่ 2.11) พบว่า ไทยมีความเสียเปรียบในเรื่องราคาในโพลีเอทิลีนเทเรพทาเลต เมื่อเทียบกับคู่แข่งรายอื่น ๆ ในออสเตรเลีย ไม่ว่าจะเป็นเนเธอร์แลนด์ เกาหลีใต้ สิงคโปร์ และมาเลเซีย

ตารางที่ 2.12 แสดงราคาเฉลี่ยเปรียบเทียบของ HS 392321 ที่ออสเตรเลียนำเข้าจากประเทศต่าง ๆ: กระสอบและถุงที่ทำด้วยโพลีเมอร์ของเอทิลีน

หน่วย: เหรียญสหรัฐต่อกิโลกรัม

แหล่งนำเข้า	1998	1999	2000	2001	2002
ทั่วโลก	1.4	1.39	1.39	1.18	1.07
มาเลเซีย	0.96	0.9	0.93	0.82	0.82
จีน	1.29	1.2	1.15	1.09	0.88
ไทย	1.06	1.08	1.15	1.02	0.98
อินโดนีเซีย	1.88	2.01	1.7	1.71	1.65

ที่มา: World Trade Atlas

ในส่วนของกระสอบและถุงที่ทำด้วยโพลีเมอร์ของเอทิลีน (ตารางที่ 2.12) พบว่าไทยมีความเสียเปรียบในด้านราคา ทั้งจีนและมาเลเซีย ผู้ประกอบการรายหนึ่งได้ให้ความเห็นว่าสาเหตุที่ทำให้จีนมีต้นทุนต่ำ เนื่องจากอุตสาหกรรมนี้เป็นอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น จึงทำให้จีนซึ่งมีค่าจ้างแรงงานถูกรวมทั้งแรงงานมีประสิทธิภาพมากกว่าได้เปรียบในเรื่องต้นทุนการผลิตที่ต่ำกว่า นอกจากนี้อุตสาหกรรมเม็ดพลาสติกของจีนได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลจีนเป็นอย่างมาก ทำให้อุตสาหกรรมถุงพลาสติกมีต้นทุนวัตถุดิบเม็ดพลาสติกต่ำกว่าไทย

ส่วนมาเลเซียนั้น จากการสัมภาษณ์พบว่า เป็นเพราะมีการใช้เครื่องจักรที่ทันสมัย แรงงานมีประสิทธิภาพสูงกว่าไทย (แต่ค่าจ้างสูงกว่า) ทำให้เพิ่มประสิทธิภาพการผลิตได้มาก กอปรกับมาเลเซียสามารถใช้แรงงานต่างด้าวในอุตสาหกรรมได้อย่างถูกกฎหมาย ทำให้ต้นทุนการผลิตต่ำกว่าไทย ยิ่งไปกว่านั้นมาเลเซียก็

ยังได้เปรียบในส่วนของต้นทุนในการขนส่งอีกด้วย เนื่องจากมีระยะทางที่ใกล้ออสเตรเลียมากกว่า ส่วนอินโดนีเซียนั้น จากตารางที่ 2.12 พบว่าไทยมีความได้เปรียบทางด้านราคาเหนือกว่าอย่างมาก

คุณภาพ

ในส่วนของถุงพลาสติก พบว่าสินค้าที่มาจากจีนซึ่งเป็นคู่แข่งรายสำคัญจะมีคุณภาพด้อยกว่า อย่างไรก็ตามคาดว่าในอนาคตอีกไม่ไกล คุณภาพสินค้าของจีนก็สามารถพัฒนาตามประเทศอื่นได้ทัน เนื่องจากมีการใช้เครื่องจักรที่มีคุณภาพมากขึ้น

2.7 กติกาภาษีที่เปลี่ยน

ตามข้อตกลงการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลีย รัฐบาลออสเตรเลียเสนอจะลดภาษีให้เหลือร้อยละ 0 ภายในปี 2008 และรัฐบาลไทยเสนอจะลดภาษีให้เหลือร้อยละ 0 ภายในปี 2010 โดยมีตารางการลดภาษีดังนี้

- ตารางข้อเสนอการลดภาษีของออสเตรเลีย

ภาษีออสเตรเลีย	ภาษีปัจจุบัน	2005	2006	2007	2008
3901, 3907, 3923	5	5	5	5	0

- ตารางข้อเสนอการลดภาษีของไทย

พิกัด	ภาษีปัจจุบัน	2005	2006	2007	2008	2009	2010
3901.00	20	16	12	8	5	5	0
	10	8	8	5	5	0	0
	1	1	1	0	0	0	0
3907.00	20	16	12	8	5	5	0

พิกัด	ภาษี ปัจจุบัน	2005	2006	2007	2008	2009	2010
3923.00							
3923.10	30	20	16	12	8	5	0
3923.21	30	20	16	12	8	5	0
3923.29	1	1	1	0	0	0	0
	15	12	8	5	5	0	0
3923.30	30	20	16	12	8	5	0
3923.50							
3923.40	5	5	5	5	0	0	0
3923.90	30	20	16	12	8	5	0
	10	8	8	5	5	0	0

รายละเอียดแต่ละพิกัดมี ดังนี้

พิกัด 3901: โพลีเมอร์ของเอทิลีน ในลักษณะขั้นปฐม

- 3901.10.00: โพลีเอทิลีนที่มีความถ่วงจำเพาะน้อยกว่า 0.94
เฉพาะโพลีเอทิลีนสำหรับใช้ในอุตสาหกรรมผลิตบรรจุภัณฑ์อาหารหรือเครื่องดื่มนในระบบพาสเจอร์ไรซ์หรือยูเอชที
เฉพาะโพลีเอทิลีนสำหรับใช้ในอุตสาหกรรมผลิตสายโทรศัพท์หรือสายไฟฟ้าอื่น ๆ
- 3901.20.00: โพลีเอทิลีนที่มีความถ่วงจำเพาะตั้งแต่ 0.94 ขึ้นไป
เฉพาะโพลีเอทิลีนสำหรับใช้ในอุตสาหกรรมผลิตสายโทรศัพท์หรือสายไฟฟ้าอื่น ๆ
- 3901.30.00: เอทิลีน-ไวนิลอะซีเตตโคโพลิเมอร์
เฉพาะที่ใช้ในอุตสาหกรรมผลิตสายโทรศัพท์หรือสายไฟฟ้าอื่น ๆ
- 3901.90.00: อื่น ๆ
เฉพาะโพลีเอทิลีนโคโพลิเมอร์สำหรับใช้ในอุตสาหกรรมผลิตสายโทรศัพท์หรือสายไฟฟ้าอื่น ๆ

พิกัด 3907: โพลีเอซีทิล โพลีเอเทอร์อื่น ๆ และอีพอกไซด์เรซิน ในลักษณะขั้นปฐม โพลีคาร์บอนเนต แอลคิเดเรซิน โพลีแอลิลเอสเทอร์และโพลีเอสเทอร์อื่น ๆ ในลักษณะขั้นปฐม

3907.10.00:	โพลีเอซีทิล
3907.20.00:	โพลีเอเทอร์อื่น ๆ
3907.30.00:	อีพอกไซด์เรซิน ใช้ในอุตสาหกรรมผลิตแผ่นฝอยขัดถู อื่น ๆ
3907.40.00:	โพลีคาร์บอนเนต
3907.50.00:	แอลคิเดเรซิน ใช้ในอุตสาหกรรมผลิตสี อื่น ๆ
3907.60.00:	โพลีเอทิลีนเทรพทาเลต โพลีเอสเทอร์อื่น ๆ
3907.91.00:	ชนิดไม่อิมิตัว ใช้ในอุตสาหกรรมผลิตสี อื่น ๆ
3907.99.10:	อื่น ๆ
3907.99.90:	อื่น ๆ

หมวด 3923: ของที่ใช้ลำเลียงสินค้าหรือบรรจุสินค้า รวมทั้งจุก ฝา และที่ปิดครอบอื่น ๆ ทำด้วยพลาสติก

3923.10.00:	กล่อง หีบ หีบโปรง และของที่คล้ายกัน กระสอบและถุง (รวมถึงกรวย)
3923.21.00:	ทำด้วยโพลีเมอร์ของเอทิลีน ถุง อื่น ๆ
3923.29.00:	ทำด้วยพลาสติกอื่น ๆ เฉพาะถุงพลาสติกปลอดเชื้อ เคลือบอะลูมิเนียม และมีฝาปิด เฉพาะถุงพลาสติก เคลือบอะลูมิเนียม อื่น ๆ ถุง อื่น ๆ
3923.30.00:	ขวดขนาดใหญ่ ขวด ขวดคอคอด และของที่คล้ายกัน
3923.40.00:	แกนม้วน กรวยม้วน กระสวยและของรองรับที่คล้ายกัน
3923.50.00:	จุก ฝาและที่ปิดครอบอื่น ๆ
3923.90.00:	อื่น ๆ

เฉพาะถุงพลาสติกปลอดเชื้อ เคลือบอะลูมิเนียม และมีฝาปิด

เฉพาะถุงพลาสติก เคลือบอะลูมิเนียม

เฉพาะถังบรรจุก๊าซธรรมชาติอัดทำจากวัสดุผสม (คอมโพสิต) เป็นหลัก ซึ่งประกอบด้วย วัสดุผสมเสริมแรงด้วยใยแก้ว (เรโนฟอร์ดไฟเบอร์กลาส) และหุ้มด้วยพลาสติกเรซิน (อีพอกซีเรซิน) อื่น ๆ

2.8 ผลกระทบจากการเปิดการค้าเสรีต่อผู้ส่งออกและผู้ผลิต

จากที่กล่าวในข้างต้นว่า อุตสาหกรรมพลาสติกและเคมีภัณฑ์ของไทยกับออสเตรเลีย ไม่มีลักษณะที่แข่งขันกันโดยตรง จึงสามารถสรุปในเบื้องต้นได้ว่า หากมีการเปิดการค้าเสรีกับออสเตรเลีย ประเทศไทยน่าจะมีโอกาสในการส่งออกเม็ดพลาสติก HS 3901 และ HS 3907 รวมทั้งผลิตภัณฑ์พลาสติก HS 3923 ได้มากขึ้น เนื่องจากในปัจจุบันก็เป็นสินค้าส่งออกหลักของไทยไปยังออสเตรเลียอยู่แล้ว ซึ่งก็เป็นตัวพิสูจน์ได้อีกทางหนึ่งว่าออสเตรเลียยังต้องพึ่งเม็ดพลาสติกและผลิตภัณฑ์พลาสติกประเภทดังกล่าวจากไทยอยู่ อันเป็นผลเนื่องจากการเน้นในการผลิตเม็ดพลาสติกและผลิตภัณฑ์พลาสติกต่างประเภทกัน

ตามที่กล่าวในข้างต้นว่าโครงสร้างต้นทุนการผลิตของอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์พลาสติกของออสเตรเลียเป็นต้นทุนค่าเม็ดพลาสติกสูงถึงร้อยละ 40-50 ซึ่งสาเหตุที่ทำให้ต้นทุนวัตถุดิบสูงมาจากค่าภาษีอากรขาเข้าที่สูง จึงสรุปได้ว่า หากภาชนะนำเข้าเม็ดพลาสติกลดลงจากร้อยละ 5 เหลือร้อยละ 0 ก็น่าจะเป็นโอกาสการส่งออกเม็ดพลาสติกของไทย

ในส่วนนี้จะได้มีการวิเคราะห์ถึงผลกระทบของการเปิดการค้าเสรีต่อปริมาณการนำเข้าของออสเตรเลียจากไทย โดยใช้วิธีการวิเคราะห์โดยสมการถดถอย และจากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ โดยแบ่งออกตามประเภทของสินค้าดังนี้

1) HS 3901

การศึกษาปริมาณการนำเข้าเม็ดพลาสติกที่เป็นโพลีเมอร์ของเอทิลีนโดยใช้สมการถดถอย ได้มีการกำหนดให้ปริมาณนำเข้าจากประเทศไทย ขึ้นอยู่กับราคาเปรียบเทียบระหว่างราคานำเข้าเฉลี่ยจากไทย และราคานำเข้าเฉลี่ยจากตลาดโลก และขนาดเศรษฐกิจของออสเตรเลีย (GDP) โดยอาศัยข้อมูลจาก World Trade Atlas รายไตรมาส ระหว่างปี ค.ศ. 1998-2003 ได้สมการออกมดังนี้

$$\log(Q\text{-import}) = -119.51 - 2.44(\text{Relative price}) + 11.11(\text{GDP}) + 0.23(\text{AR})$$

$$(-8.18)^* \quad (-1.75) \quad (9.11)^* \quad (1.36)$$

$$R^2 = 0.82 \quad \text{Adj } R^2 = 0.80 \quad \text{DW} = 1.84 \quad (*) = \text{t-statistic}$$

จากผลการประมาณการพบว่า ปริมาณการนำเข้าโพลีเมอร์ของเอทิลีนของออสเตรเลียจากไทย ไม่ขึ้นอยู่กับราคาเฉลี่ยของไทยเทียบกับตลาดโลก ทั้งนี้อาจเนื่องจากว่าไทยมีความได้เปรียบด้านราคาเหนือคู่แข่งในสินค้าหมวดนี้แล้ว ดังแสดงในตารางที่ 2.9 ข้างต้น แต่ปริมาณการนำเข้าที่เพิ่มขึ้นของออสเตรเลียขึ้นอยู่กับขนาดเศรษฐกิจของออสเตรเลีย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยค่าความยืดหยุ่นของการนำเข้าต่อ GDP มีค่าเท่ากับ 11.11 ซึ่งหมายความว่าหาก GDP ของออสเตรเลียมีค่าเพิ่มขึ้น ร้อยละ 1 จะส่งผลให้ปริมาณนำเข้าจากไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.11 เพราะเมื่อเศรษฐกิจมีการขยายตัว ก็จำเป็นที่จะต้องมีการใช้เม็ดพลาสติกเพิ่มขึ้นในอุตสาหกรรมต่าง ๆ ดังแสดงในรูปที่ 2.1

2) HS 3907

ในการศึกษาผลกระทบต่อปริมาณการนำเข้าของออสเตรเลียในสินค้าเม็ดพลาสติกหมวด HS 3907 ซึ่งเป็นโพลีเอซีทิล โพลีเอเทอร์อื่น ๆ และอีพอกไซด์เรซิน ในลักษณะชั้นปฐุม รวมทั้งโพลีคาร์บอเนต แอลคิเรซิน โพลีแอลิลเอสเทอร์และโพลีเอสเทอร์อื่น ๆ ในลักษณะชั้นปฐุม สมการถดถอยถูกกำหนดให้ปริมาณนำเข้าเม็ดพลาสติกขึ้นอยู่กับราคาเปรียบเทียบระหว่างราคานำเข้าเฉลี่ยเม็ดพลาสติกจากไทยและราคานำเข้าเฉลี่ยจากตลาดโลก และขนาดเศรษฐกิจของออสเตรเลีย (GDP) โดยอาศัย World Trade Atlas รายไตรมาสระหว่างปี ค.ศ. 1998-2003 ได้สมการถดถอยดังข้างล่างนี้

$$\begin{aligned} \text{Log (Q-Import)} = & -48.67 - 2.24 \log (\text{Relative-price}) + 5.24 \log (\text{GDP}) + 0.37 (\text{AR}) \\ & (-4.19)^* \quad (-9.49)^* \quad (5.40)^* \quad (2.26)^* \end{aligned}$$

$$R^2 = 0.86 \quad \text{Adj } R^2 = 0.84 \quad \text{DW} = 2.18 \quad (*) = \text{t-Statistic}$$

จากผลการประมาณการด้วยสมการถดถอยพบว่า ค่าความยืดหยุ่นของปริมาณการนำเข้าต่อราคาเปรียบเทียบมีค่า 2.24 ซึ่งหมายความว่าราคาที่ราคาเม็ดพลาสติกนำเข้าจากไทยลดลงร้อยละ 1 เมื่อเทียบกับเม็ดพลาสติกในตลาดโลก จะส่งผลให้ปริมาณการนำเข้าเม็ดพลาสติกชนิดดังกล่าวจากไทยเพิ่มขึ้น ร้อยละ 2.24

นอกจากนี้ผลการประมาณการยังชี้ให้เห็นว่า ขนาดเศรษฐกิจวัดโดย GDP ของออสเตรเลียที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะส่งผลให้มีการนำเข้าเม็ดพลาสติกดังกล่าวเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 5.24 ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ และข้อมูลทุติยภูมิอื่น ๆ เนื่องจากเม็ดพลาสติกเป็นวัตถุดิบที่ใช้ในหลาย ๆ อุตสาหกรรม และเมื่อเศรษฐกิจโตขึ้น ก็ย่อมทำให้ปริมาณการบริโภคเม็ดพลาสติกเพิ่มตามไปด้วย

และผลการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ ก็ยังพบอีกว่าพบว่าโรงงานผลิตเม็ดพลาสติกชนิดโพลิเอทิลีนเทเรพทาเลต หรือ PET ในออสเตรเลียยังมีกำลังการผลิตไม่เพียงพอับความต้องการในประเทศ จึงพอสรุปได้ว่าหากมีการเปิดการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลีย ไทยน่าจะมีโอกาสในการส่งออกได้มากขึ้น

3) HS 392321

$$\text{Log (Q-import)} = -13.89 - 0.14 (\text{Relative price}) + 2.38 (\text{GDP}) + 0.54 (\text{AR})$$

$$(-2.20)^* \quad (-0.52) \quad (4.54)^* \quad (3.66)^*$$

$$R^2 = 0.76 \quad \text{Adj } R^2 = 0.74 \quad \text{DW} = 2.02 \quad ()^* = \text{t-statistic}$$

จากผลการประมาณการพบว่า ปริมาณการนำเข้าถุงพลาสติกของออสเตรเลียจากไทย ไม่ขึ้นอยู่กับราคาเฉลี่ยของไทยเทียบกับตลาดโลก ทั้งนี้อาจเนื่องจากว่าคนออสเตรเลียนิยมถุงพลาสติกที่มีคุณภาพสูง หรือถุงที่มีดีไซน์ มากกว่าถุงที่มีลักษณะพื้น ๆ และราคาถูกเท่านั้น แต่ทั้งนี้ปริมาณการนำเข้าของออสเตรเลียจากไทยขึ้นอยู่กับขนาดเศรษฐกิจของออสเตรเลีย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยค่าความยืดหยุ่นของการนำเข้าต่อ GDP มีค่าเท่ากับ 2.38 ซึ่งหมายความว่าหาก GDP ของออสเตรเลียนี้อาจเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะส่งผลให้ปริมาณนำเข้าจากไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.38

ถึงแม้ว่าผลการประมาณการจะไม่แสดงว่าราคาที่ลดลงมีผลต่อปริมาณการนำเข้า แต่จากการสอบถามผู้ประกอบการรายหนึ่ง ได้ให้ความเห็นว่า ประเทศไทยน่าจะมีปริมาณการส่งออกที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากปัจจุบันสินค้าของจีนมีราคาถูกกว่าของไทย ส่วนมาเลเซียซึ่งเป็นคู่แข่งที่สำคัญก็มีความได้เปรียบด้านราคา เนื่องจากมีประสิทธิภาพการผลิตที่สูงกว่า และเสียค่าระวางสินค้าที่ถูกกว่า เพราะที่ตั้งอยู่ใกล้กับออสเตรเลียมากกว่า ดังนั้นหากออสเตรเลียนำเข้าให้กับไทย ก็จะทำให้ไทยมีความได้เปรียบทางด้านราคาเหนือคู่แข่งที่สำคัญ คือ จีน และมาเลเซีย โดยเฉพาะจีน เพราะสินค้าถุงพลาสติกของไทยก็มีคุณภาพที่เหนือกว่าของจีนอยู่แล้ว และหากราคากลับก็จะเป็นปัจจัยบวกต่อการส่งออกที่เพิ่มมากขึ้น โดยการบริโภคจริงอาจจะไม่สูงขึ้น (เนื่องจากการบริโภคขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายอย่าง เช่นภาวะเศรษฐกิจ) แต่เป็นการแย่งส่วนแบ่งของคู่แข่งมากกว่า

2.9 สรุปและข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษาข้างต้น พบว่าประเทศไทยน่าจะสามารถส่งออกสินค้าเม็ดพลาสติกและถุงพลาสติกไปออสเตรเลียได้มากขึ้น จากการเปิดเสรีการค้ากับออสเตรเลีย ส่วนหนึ่งเป็นเพราะออสเตรเลียมีการผลิตสินค้าดังกล่าวไม่เพียงพออยู่แล้ว และเมื่อพิจารณาว่าออสเตรเลียจะนำเข้าจากไทยมากขึ้นเท่าไรนั้น ผลที่ไทยได้อาจจะไม่มากนัก เนื่องจากอัตราภาชนะนำเข้าปัจจุบันของออสเตรเลียนี้อยู่ในระดับที่ต่ำอยู่แล้ว คือร้อยละ 5 และการได้เปรียบด้านราคาเพียงอย่างเดียวก็ไม่เพียงพอกับการแข่งขันกับคู่แข่งอื่นในออสเตรเลียได้

เนื่องจากคนออสเตรเลียมีการพิจารณาคุณภาพในการเลือกซื้อสินค้า (ถุงพลาสติก) นอกเหนือไปจากราคาด้วย สำหรับข้อเสนอแนะที่ควรดำเนินการของทั้งภาครัฐและเอกชน ได้แก่

1. ภาครัฐจำเป็นต้องปรับโครงสร้างภาษี โดยลดภาษีในอุตสาหกรรมต้นน้ำ

เนื่องจากอุตสาหกรรมต้นน้ำของอุตสาหกรรมพลาสติกและผลิตภัณฑ์พลาสติก อันได้แก่ อุตสาหกรรมปิโตรเคมีของไทย ยังได้รับการปกป้องคุ้มครองจากภาครัฐ โดยมีการตั้งกำแพงภาษีในอัตราที่สูง ทำให้อุตสาหกรรมปลายน้ำมีต้นทุนการผลิตที่สูงกว่าประเทศคู่แข่ง และเพื่อให้สอดคล้องการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลีย บรรลุวัตถุประสงค์ (คือ เพื่อให้อุตสาหกรรมของไทยส่งออกได้มากขึ้น) ภาครัฐจึงควรพิจารณาถึงโครงสร้างภาษี ที่สร้างความเสียเปรียบให้กับอุตสาหกรรมปลายน้ำด้วย

2. ภาครัฐควรพัฒนาแหล่งข้อมูลเกี่ยวกับสถิติการผลิต การบริโภค และการค้า ทั้งในประเทศและของต่างประเทศให้ทันสมัยมากขึ้น

เพื่อให้ภาคเอกชนสามารถเตรียมตัวกับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในตลาดโลกได้ทัน่วงที ภาครัฐควรพัฒนาแหล่งข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการผลิต การบริโภค การค้า ของทั้งในประเทศ และของต่างประเทศให้ทันสมัยมากขึ้น เนื่องจากในปัจจุบันยังขาดหน่วยงานกลางที่รวบรวมข้อมูลต่าง ๆ เหล่านี้ไว้ ซึ่งหากมีก็จะเป็นประโยชน์ต่อการวางแผนของภาคเอกชนในระยะยาวอย่างยิ่ง

3. ภาคเอกชนควรเร่งพัฒนาความสามารถในการผลิตสินค้าที่มีมูลค่าเพิ่มมากขึ้น

ถึงแม้อุตสาหกรรมถุงพลาสติกของไทยจะได้เปรียบในเรื่องของภาษีจากข้อตกลงการค้าเสรี ไทย-ออสเตรเลีย แต่หากผู้ประกอบการยังคงยึดติดกับการผลิตถุงพลาสติกในลักษณะที่เป็นการผลิตขนาดใหญ่ (Mass Product) โดยไม่ได้มีการสร้างความแตกต่างหรือมูลค่าเพิ่มแต่อย่างใด ในไม่ช้า ประเทศคู่แข่ง โดยเฉพาะจีนก็สามารถเอาชนะข้อได้เปรียบทางด้านภาษีนี้ได้ ดังนั้นผู้ประกอบการไทยจึงควรเร่งพัฒนาความสามารถในการผลิตสินค้าที่สร้างมูลค่าเพิ่มให้มากกว่าเดิม เช่น ถุงพลาสติกที่มีดีไซน์ หรือผลิตตามความต้องการของลูกค้า เป็นต้น

4. ภาครัฐและภาคเอกชนควรที่จะติดตามถึงแนวโน้มของการใช้ถุงพลาสติกในออสเตรเลียอย่างใกล้ชิด

จากที่ได้กล่าวข้างต้นว่าประชาชนออสเตรเลียมีการตื่นตัวในการลดปริมาณการใช้ถุงพลาสติก เนื่องจากเป็นการทำลายสิ่งแวดล้อม และเป็นการใช้ทรัพยากรอย่างสิ้นเปลือง รวมทั้งกระตุ้นให้มีการนำกลับมาใช้ใหม่ ซึ่งนับเป็นผลกระทบที่สำคัญต่อการส่งออกถุงพลาสติกของไทย ดังนั้นภาครัฐและภาคเอกชนควรติดตามความเคลื่อนไหวดังกล่าวอย่างใกล้ชิด และอาจมีการพัฒนาการผลิตถุงพลาสติกประเภท

ที่น่ากลับมาใช้ใหม่ได้มากขึ้น หรืออาจพัฒนาขึ้นเป็นถุงพลาสติกที่มีความคงทนถาวร ใช้ได้นาน ไม่จำเป็นต้องเป็นการใช้ครั้งเดียวและทิ้งให้มากขึ้นด้วย นอกจากนี้ออสเตรเลียอาจมีการเก็บค่าใช้ถุงพลาสติก (Plastic Bag Levy) ในอนาคต ดังนั้นผู้ผลิตจึงอาจต้องรับผิดชอบต่อค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ ทำให้ไม่สามารถแข่งขันกับสินค้าทดแทนอย่างอื่นได้ (เช่น ถุงกระดาษ หรือถุงที่มีความทนทานใช้ได้หลายครั้ง) หรือหากผลักรวาระให้ผู้บริโภค ก็ย่อมส่งผลให้แนวโน้มการบริโภคถุงพลาสติกของออสเตรเลียลดลงตามไปด้วย ดังนั้นภาครัฐและผู้ส่งออกของไทยจึงควรติดตามข้อบังคับดังกล่าวอย่างใกล้ชิด เพราะจะมีผลโดยตรงต่อการบริโภคถุงพลาสติกของคนออสเตรเลีย

บทที่ 3 ยางรถยนต์ และถุงมือยาง

ผลิตภัณฑ์ยางเป็นสินค้าเศรษฐกิจสำคัญที่ไทยส่งออกไปออกสเตอเรียมีมูลค่ามากเป็นอันดับ 10 ซึ่งสินค้าผลิตภัณฑ์ยางที่ไทยส่งไปมากในอันดับต้นๆ ได้แก่ ยางนอกชนิดอัดลม ที่เป็นของใหม่ (NEW PNEUMATIC TIRES : HS 4011) และเครื่องแต่งกายและของที่ใช้ประกอบกับเครื่องแต่งกาย (รวมถึงถุงมือ) ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ใดก็ตาม ทำด้วยยางวัลแคนไนซ์นอกรอกจากยางแข็ง (ART OF APPAREL AND ACCESSORIES OF UNHARD VULCANIZED RUBBER: HS 4015) ซึ่งเป็นสินค้าที่อยู่ในกรอบการศึกษาถึงผลกระทบจากการเปิดการค้าเสรีกับออสเตรเลีย

3.1 ยางรถยนต์

3.1.1 กรอบการวิจัย

การศึกษาในส่วนที่ 3.1 จะศึกษาอุตสาหกรรมยางล้อยานยนต์ (HS 4011) โดยเน้นการมองถึงศักยภาพของการส่งออกเพิ่มของประเทศไทยไปยังตลาดออสเตรเลีย โดยจะมุ่งเน้นที่ยางล้อรถยนต์ที่ใช้ในรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและรถกระบะเป็นหลัก ในทางกลับกัน การศึกษาบทนี้จะไม่รวมโอกาสที่ออสเตรเลียจะส่งออกมาไทยมากขึ้น เพราะในปัจจุบันออสเตรเลียส่งออกยางรถยนต์มาไทยยังมีปริมาณไม่มาก

3.1.2 โครงสร้างอุตสาหกรรมยางล้อยานยนต์ของประเทศไทย

อุตสาหกรรมยางล้อยานยนต์ของประเทศไทยประกอบด้วยอุตสาหกรรมผลิตยางล้อที่มีการใช้งานหลากหลาย เช่น ยางล้อเครื่องบิน ยางล้อรถยนต์ (รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถกระบะ) ยางล้อรถบรรทุก ยางล้อรถใช้ในการเกษตร (รถแทรกเตอร์) รวมถึง ยางล้อรถจักรยานยนต์ และรถจักรยาน เป็นต้น โดยมีผู้ผลิตยางล้อจำนวน 34 ราย โครงสร้างของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมยางรถยนต์สามารถแบ่งได้ 2 กลุ่ม (สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม พ.ศ.2545) คือ

(1) กลุ่มผู้ผลิตที่เป็นบริษัทข้ามชาติขนาดใหญ่ ประกอบด้วย 3 บริษัทยักษ์ใหญ่ของโลกคือ บริษัทไทยบริดจสโตน บริษัทก๊อดเยียร์ (ประเทศไทย) และกลุ่มสยามมิชลิน ผลิตยางล้อเครื่องบิน รถยนต์นั่ง รถกระบะ รถบรรทุก และรถแทรกเตอร์ โดยผลิตยางเรเดียลเกือบทั้งหมด กลุ่มนี้จะได้รับการสนับสนุนเทคโนโลยีในการผลิตระดับสูงจากบริษัทแม่ สำหรับยางล้อเครื่องบินมีการผลิตและหล่อดอกโดยบริษัทก๊อดเยียร์ (ประเทศไทย) และบริษัทมิชลิน

(2) กลุ่มผู้ผลิตขนาดกลางและขนาดย่อม กลุ่มนี้จะมีข้อจำกัดด้านเงินลงทุน และเทคโนโลยีซึ่งติดมาจากการซื้อเครื่องจักร ผู้ประกอบการจะอาศัยประสบการณ์จากการทำงานเป็นหลัก โดยกลุ่มที่ 2 จะแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มย่อย คือ กลุ่มผู้ผลิตยางล้อรถกระบะ รถบรรทุก รถแทรกเตอร์ และรถยกของ มีจำนวนทั้งสิ้น 6 โรงงาน (ประกอบไปด้วย บริษัทไฮโอโร บริษัทยางไอตานิ บริษัทดีสโตน บริษัทวีรับเบอร์อินเตอร์เนชั่นแนล บริษัทสยามอุตสาหกรรมยาง และห้างหุ้นส่วนจำกัดอุตสาหกรรมยางไทยสิน) ปัจจุบันผลิตได้แต่ยางผ้าใบ ยังไม่สามารถผลิตยางเรเดียลได้ และกลุ่มผู้ผลิตยางล้อรถจักรยานยนต์และรถจักรยาน มีทั้งสิ้น 23 โรงงาน

การประมาณการกำลังการผลิตของอุตสาหกรรมยางรถยนต์สามารถทำได้ 2 รูปแบบคือ จำนวนหน่วยที่ผลิตได้ต่อปี และการประมาณการยางที่ใช้ (ตัน) ต่อปี ทั้งนี้ เนื่องจากบางโรงงานมีการรายงานเป็นจำนวนหน่วยที่ผลิต และบางโรงงานรายงานเป็นปริมาณยางที่ใช้ในการผลิต สาเหตุที่ไม่สามารถแปลเป็นหน่วยเดียวกันได้เนื่องจากยางรถแต่ละขนาดจะใช้ยางที่เป็นวัตถุดิบในการผลิตไม่เท่ากัน

จากตารางที่ 3.1 พบว่าอุตสาหกรรมยางล้อยานยนต์ในประเทศไทยยังมีขนาดเล็กมาก สำหรับประเทศไทยมีกำลังการผลิตยางล้อรถยนต์ของไทย เท่ากับ 23.2 ล้านเส้น เทียบกับ 443.7 ล้านเส้น ที่ผลิตในทวีปเอเชีย หรือคิดเป็นร้อยละ 5.2 เท่านั้น แต่หากคิดปริมาณการผลิตตามน้ำหนักยาง พบว่าไทยใช้ยาง 13,201 ตันต่อปี เทียบกับ 1,241,857 ตันต่อปีของทวีปเอเชีย หรือคิดเป็นร้อยละ 1.1 เท่านั้น

ตารางที่ 3.1 แสดงกำลังการผลิตและจำนวนโรงงานที่ผลิตยางล้อรถยนต์ของประเทศไทยเทียบกับ ประเทศในเอเชีย (พ.ศ.2544)

ประเทศ	จำนวนโรงงาน		กำลังการผลิต		จำนวนโรงงานตามประเภทผลิตภัณฑ์			
	บริษัท	โรงงาน	หน่วย / ปี	ตัน / ปี	Radial	Bias	Radial & Bias	อื่นๆ
ไทย	10	14	23,200,000	13,201	2	6	6	-
อินเดีย	24	30	20,120,845	191,396	4	7	7	6
มาเลเซีย	8	8	16,747,000	89,425	0	4	4	-
เกาหลีใต้	4	7	65,405,786	66,000	3	2	2	-
ไต้หวัน	12	13	52,373,500	210,336	0	7	7	2
เอเชีย	133	170	443,662,381	1,241,857	36	54	61	19

ที่มา : Rubber News 2001 (อยู่ในแผนแม่บทอุตสาหกรรมรายสาขา สาขาผลิตภัณฑ์ยาง พ.ศ.2545)

การผลิตยางล้อรถยนต์ของไทย แบ่งเป็นการผลิตเพื่อการใช้งานในประเทศ ซึ่งถือเป็นส่วนใหญ่วัดคิดเป็นร้อยละ 58 ในขณะที่ประมาณร้อยละ 42 จะเป็นการผลิตเพื่อส่งออก (ข้อมูลปี พ.ศ.2544 จากสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยและกรมเศรษฐกิจการพาณิชย์) และเนื่องจากอุตสาหกรรมนี้ได้มีการขยายกำลังการผลิตไปอย่างมาก ทำให้มีกำลังการผลิตเหลืออยู่ประมาณ 5,768,760 เส้น ในปี พ.ศ. 2544 (ข้อมูลจากสภาอุตสาหกรรม และกรมเศรษฐกิจการพาณิชย์)

หากพิจารณาประเภทของยางล้อยานยนต์ตามเทคโนโลยีการผลิต จะแบ่งได้เป็นยางเรเดียล (Radial Tire) และยางผ้าใบ (Bias Tire) จากตารางที่ 3.1 จะเห็นว่าประเทศไทยมีโรงงานที่ผลิตยางเรเดียลเพียงอย่างเดียวอยู่ 2 โรงงาน โรงงานที่ผลิตยางผ้าใบอย่างเดียวอยู่ 6 โรงงาน และโรงงานที่ผลิตยางทั้งสองประเภทอยู่ 6 โรงงาน ยางเรเดียลเป็นยางที่มีคุณภาพในการใช้งานสูงกว่ายางผ้าใบ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของการยึด

เกาะถนน การทนต่อความสึกกร่อน ความปลอดภัย และความเร็วในการขับขี่ที่มีได้สูงกว่า แต่การลงทุนในเทคโนโลยีก็สูงกว่าเช่นเดียวกัน เพราะเทคโนโลยีที่ใช้ในยางผ้าใบเป็นเทคโนโลยีเก่า การลงทุนจึงต่ำกว่ามาก แต่ก็เป็นที่คาดกันว่าแนวโน้มการใช้ยางเรเดียลจะมีมากขึ้น เนื่องด้วยความปลอดภัยที่สูงกว่า ซึ่งโรงงานผลิตยางผ้าใบในประเทศไทยอาจจำเป็นต้องเตรียมตัวรับกับแนวโน้มที่เปลี่ยนไปนี้ด้วย

และหากพิจารณาอุตสาหกรรมยางล้อยานยนต์ในประเทศไทยตามประเภทของยานยนต์จะได้เป็นสองกลุ่มใหญ่ ๆ คือ

1. กลุ่มอุตสาหกรรมยางล้อรถยนต์

โดยหลักแล้ว กลุ่มนี้จะประกอบไปด้วยสามบริษัทยักษ์ใหญ่ของโลก (ดังที่ได้กล่าวข้างต้น) อันได้แก่ บริษัท ไทยบริดจสโตน บริษัท กู๊ดเยียร์ (ประเทศไทย) และกลุ่มสยามมิซลิน ซึ่งผลิตรยางเรเดียลเป็นหลัก สามบริษัทข้ามชาตินี้มีความสามารถในการแข่งขันที่สูง อย่างไรก็ตามนโยบายทางการตลาดก็ยังคงควบคุมจากส่วนกลางอยู่ จึงทำให้คาดการณ์ถึงนโยบายในการส่งออกเพิ่มขึ้นได้ยาก แต่กระนั้น ก็พบว่าบริษัทเหล่านี้ก็มีนโยบายที่จะขยายฐานการผลิตในประเทศไทยมากขึ้นอยู่แล้ว

2. กลุ่มอุตสาหกรรมยางล้อรถบรรทุก รถที่ใช้ในการเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม รถจักรยานยนต์ และรถจักรยาน บริษัทที่ผลิตรยางล้อรถบรรทุกที่เป็นของคนไทยปัจจุบันมีอยู่ 6 บริษัท ซึ่งจะผลิตเฉพาะยางผ้าใบเท่านั้น โดยเทคโนโลยีที่ใช้ก็เป็นเทคโนโลยีที่มากับเครื่องจักรที่มาจากไต้หวันเป็นส่วนใหญ่ ถึงแม้ว่าแนวโน้มของการใช้ยางเรเดียลจะเพิ่มมากขึ้น แต่บริษัทเหล่านี้ก็ยังพึงพอใจกับการทำธุรกิจยางผ้าใบเพื่อเจาะตลาดล่างอยู่ ซึ่งตลาดยังมีอยู่มากในประเทศกำลังพัฒนา เนื่องจากการเปลี่ยนไปผลิตรยางเรเดียลนั้นต้องใช้เงินทุนสูงมาก กอปรกับการแข่งขันก็มีอยู่สูงเช่นกัน เพราะตลาดถูกครอบงำโดยบริษัทข้ามชาติยักษ์ใหญ่ที่มีเงินลงทุนและเครือข่ายมากกว่า

ส่วนยางล้อรถที่ใช้ในเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม หรือที่เรียกว่ายางล้อตันนั้นปัจจุบันมีผู้ผลิตในประเทศไทย 3 ราย และตลาดในประเทศไทยเองก็ยังมีขนาดเล็กอยู่ อย่างไรก็ตามยางประเภทนี้ยังมีโอกาสที่จะขยายตัวอีกมาก และควรจะได้รับ การสนับสนุนในการพัฒนาด้วยเช่นกัน เนื่องจากเป็นยางขนาดใหญ่ซึ่งต้องใช้ปริมาณยางธรรมชาติจำนวนมาก จึงควรมีการพัฒนามาตรฐานผลิตภัณฑ์ให้ได้ตามมาตรฐานสากล (ในปัจจุบันยังไม่มี การตรวจสอบในเรื่องมาตรฐาน) เพื่อจะได้ส่งออกได้มากขึ้น

ผู้ผลิตรยางล้อรถจักรยานยนต์และรถจักรยานในประเทศไทยมีอยู่จำนวน 23 โรงงาน ในขณะที่ตลาดยางล้อรถจักรยานยนต์ในประเทศจะมีขนาดใหญ่ แต่ตลาดยางล้อรถจักรยานในประเทศไทยยังนับว่ามีขนาดเล็กอยู่มาก เมื่อเทียบกับประเทศจีนและเวียดนาม ซึ่งใช้จักรยานเป็นยานพาหนะหลัก ตลาดยางรถจักรยานยนต์ที่ใหญ่คือเวียดนาม แต่ก็มีบริษัทข้ามชาติใหญ่ ๆ ได้เข้าไปลงทุนเพิ่มมากขึ้นเช่นกัน ทำให้ปริมาณการส่งออกยางรถจักรยานยนต์ของไทยลดลงในปี พ.ศ.2544 จากปี พ.ศ.2543 เป็นจำนวนมากกว่า 3.7 ล้านเส้น และสาเหตุสำคัญที่ทำให้การส่งออกยางรถจักรยานยนต์ลดลงก็คือความเสียเปรียบในด้านต้นทุนการผลิตต่อเวียดนามและจีน ซึ่งมีค่าจ้างแรงงานที่ถูกกว่า ถึงแม้ยางรถจักรยานยนต์จากไทยจะมีคุณภาพเหนือกว่าก็ตาม

ส่วนอุตสาหกรรมยางรถจักรยานของไทยนั้นก็ยังมีขนาดเล็ก อันเนื่องจากตลาดในประเทศยังมีขนาดจำกัด ถึงแม้ผู้ผลิตจะมีความสามารถในด้านเทคโนโลยีการผลิต แต่ก็ยังมีปัญหาในการแข่งขันด้านการตลาด

กล่าวโดยสรุป สินค้าที่จะทำการศึกษาในครั้งนี้จะประกอบไปด้วยยางรถยนต์ที่ใช้ในรถยนต์นั่งและรถกระบะเท่านั้น ส่วนยางล้อยานยนต์ประเภทอื่น ๆ ยังมีการส่งออกไปออสเตรเลียน้อย เนื่องจากเป็นยางที่ใช้เทคโนโลยีเก่า (สำหรับรถบรรทุก) และเป็นตลาดที่ไม่ใหญ่ (สำหรับยางล้อที่ใช้ในการเกษตรและอุตสาหกรรม รถจักรยานยนต์ และรถยนต์) ซึ่งยางเหล่านี้มักจะส่งไปในประเทศกำลังพัฒนามากกว่า

3.1.3 โครงสร้างอุตสาหกรรมยางล้อยานยนต์ของออสเตรเลีย

หากกล่าวถึงอุตสาหกรรมยางล้อยานยนต์ในระดับโลก IBIS World (2002-2003) วิเคราะห์ไว้ว่าอุตสาหกรรมนี้มีช่วงชีวิตผลิตภัณฑ์ที่จัดอยู่ในขั้นที่เรียกว่าขั้นตกต่ำ (Decline) เนื่องจากผลิตได้เกินกำลังการผลิต (Global overcapacity) ดังนั้นการแข่งขันของอุตสาหกรรมนี้ในระดับโลกจึงถือว่าอยู่ในระดับสูง

ในส่วนของออสเตรเลียนั้น จากข้อมูลของ IBIS World (2002-2003) ออสเตรเลียมีฐานการผลิตยางรถยนต์รายใหญ่อยู่สองราย ส่วนที่เหลืออีก 68 โรงงานจะเป็นโรงงานขนาดเล็ก มีบริษัทใหญ่สองบริษัทที่ครองตลาดเกือบทั้งหมดในออสเตรเลียคือ South Pacific Tyres Partnership และ Bridgestone Australia Ltd โดยครองส่วนแบ่งตลาดอยู่ร้อยละ 52 และ 43 ตามลำดับ อุตสาหกรรมนี้มีการจ้างงานทั้งหมด 2,388 คน ตารางที่ 3.2 แสดงถึงยอดขายรวมในอุตสาหกรรมยางยานยนต์ (Industry Turnover) ผลิตภัณฑ์มวลรวมของอุตสาหกรรม (Industry Gross Product) จำนวนโรงงานทั้งหมด (Number of Establishments) และการจ้างงานรวม

ตารางที่ 3.2 แสดงข้อมูลเกี่ยวกับอุตสาหกรรมยางล้อยานยนต์ของออสเตรเลีย

	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003
ยอดขายรวม	896.1	792.4	755.2	793.6	722.5	708.9
ผลิตภัณฑ์มวลรวมของอุตสาหกรรม	307.6	307.9	336.4	275.9	268.3	261.4
จำนวนโรงงาน	84	84	80	76	70	70
การจ้างงาน	3,858	3,524	3,491	3,404	2,514	2,388

ที่มา: IBIS World (2002-2003)

หมายเหตุ: ยอดขายรวมและผลิตภัณฑ์มวลรวมของอุตสาหกรรมมีหน่วยเป็นล้านเหรียญออสเตรเลีย

3.1.4 อุปสงค์ในออสเตรเลีย

ถึงแม้ว่าอุตสาหกรรมยางล้อยานยนต์ในออสเตรเลียจะมีขนาดไม่ใหญ่ แต่การแข่งขันในอุตสาหกรรมนี้ยังมีอยู่ ส่วนหนึ่งมาจากการนำเข้า IBIS World (2002-2003) ได้กล่าวถึงพื้นฐานในการแข่งขันในอุตสาหกรรมนี้ในออสเตรเลียไว้ดังนี้

1. การตลาด

ในตลาดยางรถยนต์ทดแทน ผู้บริโภคจะให้ความสำคัญอย่างมากกับตราสินค้า รวมทั้งตามคำแนะนำของร้านค้าปลีกอีกด้วย ผู้ผลิตจึงต้องทุ่มกับการโฆษณาประชาสัมพันธ์ถึงคุณภาพและความทนทานของสินค้า เพื่อร้านค้าปลีกจะได้นำไปแนะนำต่อบริษัทลูกค้า รวมทั้งจะต้องมีเครือข่ายการขายที่กว้างขวาง ฉะนั้นจึงสรุปได้ว่าบริษัทขนาดใหญ่เท่านั้นที่มีศักยภาพที่จะทำตลาดได้

2. การทำสัญญากับบริษัทรถยนต์

บริษัทยางมักมีการเจรจากับผู้ผลิตรถยนต์ เพื่อทำสัญญาในการใช้ยางรถยนต์ของตนเอง นอกจากเป็นการเพิ่มปริมาณการขายสำหรับยางรถยนต์ใหม่แล้ว ยังเป็นการเพิ่มยอดขายให้กับยางรถยนต์ทดแทนอีกด้วย เนื่องจากลูกค้ามักนิยมที่จะใช้ยางยี่ห้อเดิมกับยางที่มาพร้อมกับรถยนต์ที่ตนซื้อ

3. ราคาและคุณภาพ

ผู้ผลิตยางในประเทศออสเตรเลียเองต้องประสบกับปัญหายางนำเข้าที่มีราคาถูกกว่า (ซึ่งคุณภาพก็ต่ำกว่าด้วย) ซึ่งสินค้าเหล่านี้จะขายได้ดีมากขึ้นในช่วงที่เศรษฐกิจตกต่ำ จึงทำให้ผู้ผลิตในประเทศต้องปรับลดราคาตาม และต้องพยายามสร้างความแตกต่างให้กับสินค้าของตน ไม่ว่าจะเป็นคุณลักษณะบางอย่างของสินค้าหรือการโฆษณาถึงภาพพจน์ตราสินค้าของตน ดังนั้นจึงสรุปได้ว่า ราคาและคุณภาพนับเป็นปัจจัยสำคัญที่ลูกค้าคำนึงถึงในการเลือกซื้อยาง

4. ต้นทุนการผลิตและการกระจายสินค้า

เนื่องจากการแข่งขันในอุตสาหกรรมนี้ขึ้นอยู่กับราคา ดังที่ได้กล่าวในข้อ 3 ดังนั้นหากผู้ผลิตสามารถลดต้นทุนการผลิตและการกระจายสินค้าได้มาก ก็จะช่วยให้การตั้งราคาอยู่ในระดับที่แข่งขันได้ การผลิตในปริมาณใหญ่ หรือการประหยัดต้นทุนเนื่องจากขนาด และความสามารถในการหาแหล่งวัตถุดิบราคาถูก เป็นปัจจัยสำคัญของต้นทุนการผลิตที่ดี

5. เทคโนโลยี

เทคโนโลยีการผลิตที่เหนือกว่าคู่แข่ง นับเป็นปัจจัยที่สำคัญอีกอันหนึ่งในการแข่งขันในตลาดยางรถยนต์ในออสเตรเลีย ผู้ผลิตยางในออสเตรเลียรายใหญ่ทั้งสองรายมีความได้เปรียบผู้ผลิตรายย่อยตรงที่ได้รับเทคโนโลยีจาก Goodyear และ Bridgestone ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่

IBIS World (2002-2003) ยังได้สรุปถึงการค้าระหว่างประเทศของออสเตรเลียในอุตสาหกรรมยางรถยนต์ไว้อีกว่า (ดังแสดงในตารางที่ 3.3)

การส่งออก: อยู่ในระดับต่ำ และแนวโน้มก็จัดว่าไม่เปลี่ยนแปลง

การนำเข้า: อยู่ในระดับสูง และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ

ตารางที่ 3.3 แสดงสัดส่วนการนำเข้าและการส่งออกยางล้อยานยนต์ต่อความต้องการใช้ภายในประเทศ ออสเตรเลีย (ค.ศ.1997-ค.ศ.2003)

หน่วย: ร้อยละ

	97-98	98-99	99-00	00-01	01-02	02-03
สัดส่วนการนำเข้าต่อความต้องการภายในประเทศ	50.06	54.92	55.97	56.60	61.64	63.31
สัดส่วนการส่งออกต่อความต้องการภายในประเทศ	11.56	13.92	14.78	12.02	9.94	5.33

ที่มา: IBIS World (2002-2003)

ความต้องการภายในประเทศ

ความต้องการหรืออุปสงค์ภายในประเทศของออสเตรเลียในสินค้ายางรถยนต์นั้นมีอัตราการเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด หลังจากปี 2000 ดังแสดงในตารางที่ 3.4

ตารางที่ 3.4 แสดงอุปสงค์ในยางล้อยานยนต์ของประเทศออสเตรเลีย และอัตราการเติบโต

	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003
ความต้องการ ในประเทศ (ล้านเหรียญ ออสเตรเลีย)	1,587.0	1,513.1	1,461.6	1,608.8	1,696.1	1,829.0
อัตราการเติบโต (%)	N/A	-4.66	-3.40	10.07	5.43	7.84

ที่มา: IBIS World (2002-2003) และจากการคำนวณ

ความต้องการในยางรถยนต์นั้น สามารถแบ่งออกได้เป็นสองประเภทใหญ่ ๆ คือ

1. ความต้องการยางใหม่ที่มากับรถยนต์

ความต้องการยางใหม่ที่มากับรถยนต์นั้นสามารถพยากรณ์ได้จากปริมาณการผลิตรถยนต์ในออสเตรเลีย ตารางที่ 3.5 แสดงให้เห็นถึงปริมาณการผลิตรถยนต์ในออสเตรเลียตั้งแต่ปีค.ศ.1988-2003 ปริมาณการผลิตรถยนต์มีการเติบโตที่ลดลง ซึ่งมีสาเหตุมาจากการเลิกผลิตในรถยนต์นั่งขนาดเล็ก Toyota Corolla ได้ยกเลิกสายการผลิตในออสเตรเลียไปตั้งแต่ปีค.ศ.1999 นอกจากนี้ก็ยังมีสาเหตุมาจากการนำเข้ารถยนต์ที่เพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากเกาหลี

ตารางที่ 3.5 แสดงปริมาณการผลิตรถยนต์ในประเทศออสเตรเลีย และอัตราการเปลี่ยนแปลง

ปี ค.ศ.	ปริมาณการผลิตรถยนต์ (คัน)	อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)
1988-1989	362,700	N/A
1989-1990	412,000	13.6
1990-1991	328,300	-20.3
1991-1992	283,400	-13.7
1992-1993	290,100	2.4
1993-1994	298,100	2.8
1994-1995	301,000	1.0
1995-1996	302,600	0.5
1996-1997	304,400	0.6
1997-1998	334,400	9.9
1998-1999	348,000	4.1
1999-2000	340,000	-2.3
2000-2001	345,000	1.5
2001-2002	350,000	1.4
2002-2003	360,000	2.9

ที่มา: IBIS World (2002-2003)

2. ความต้องการยางทดแทน

IBIS (2002-2003) วิเคราะห์ไว้ว่าในออสเตรเลียความต้องการในยางประเภทที่ใช้ทดแทนมีความสัมพันธ์โดยตรงกับภาวะเศรษฐกิจของประเทศ โดยเฉพาะยางที่ใช้ในยานพาหนะเพื่อการขนส่ง หรือเพื่อการค้า รวมทั้งยังมีความสัมพันธ์กับราคาขาย และรายได้ของครอบครัวอีกด้วย ในช่วงที่ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ ประชาชนและธุรกิจร้านค้ามักจะเลื่อนการซื้อยางเพื่อเปลี่ยนทดแทนยางเก่าออกไป และจะนิยมซื้อยางที่มีราคาถูกมากกว่า ซึ่งส่วนมากยางเหล่านี้จะเป็นยางเก่าที่นำมาปรับเปลี่ยนสภาพใหม่

ABS (Australian Bureau of Statistics) ได้รายงานไว้ว่ารายได้ของผู้บริโภคมีความสัมพันธ์โดยตรงกับค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับยางรถยนต์ ยกตัวอย่างเช่น ในปี 1998-1999 คราวเรือนที่มีรายได้ต่ำที่สุด (ร้อยละ 20 ของจำนวนครัวเรือนทั้งหมด) มีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับยางรถยนต์เพียง 1.45 เหรียญออสเตรเลียต่อสัปดาห์ ในขณะที่ครัวเรือนที่มีรายได้สูงที่สุด (ร้อยละ 20 ของจำนวนครัวเรือนทั้งหมด) ใช้จ่ายสูงถึง 3.71 เหรียญออสเตรเลียต่อสัปดาห์

3.1.5 การค้าระหว่างประเทศของไทย

ประเทศไทยมีการส่งออกยานพาหนะไปยังประเทศต่างๆ ในช่วงปี 2540-2544 ดังนี้ (ตารางที่ 3.6) ซึ่งจะพบว่ายางล้อรถยนต์และยางล้อรถบรรทุกเป็นสินค้าที่นำรายได้เข้าสู่ประเทศมากกว่ายางประเภทอื่น ๆ

ตารางที่ 3.6 แสดงมูลค่าการส่งออกยางล้อยานยนต์แยกตามประเภท (พ.ศ.2540-พ.ศ.2544)

หน่วย : ล้านบาท

ปี ค.ศ.	ยางล้อรถยนต์	ยางล้อรถบรรทุก	ยางล้อจักรยายนต์	ยางล้อรถจักรยาน	ยางล้อตัน	รวม
1997	1,299	2,954	772	2,643	13	7,681
1998	2,683	5,020	1,083	3,082	27	11,895
1999	2,276	4,072	893	2,462	47	9,750
2000	2,662	5,610	1,020	2,629	68	11,989
2002	3,139	7,230	1,442	2,640	113	14,564

ที่มา: กรมศุลกากร จำแนกโดยหน่วยเทคโนโลยียาง มหาวิทยาลัยมหิดล (แผนแม่บทอุตสาหกรรมรายสาขา สาขาผลิตภัณฑ์ยาง พ.ศ.2545)

การส่งออกของไทย ส่วนใหญ่เป็นของบริษัทชาวต่างชาติ ไม่ว่าจะเป็นยางล้อรถยนต์หรือยางล้อรถบรรทุก แม้สำหรับยางล้อรถบรรทุกที่มีผู้ประกอบการเป็นคนไทยจำนวนมาก ก็ยังมีการส่งออกน้อยเมื่อเทียบกับบริษัทต่างชาติ สัดส่วนการส่งออกยางล้อรถบรรทุกของบริษัทต่างชาติขนาดใหญ่คิดเป็น 3 เท่าของการส่งออกของบริษัทขนาดกลางของคนไทย (ข้อมูลปีพ.ศ.2544)

หากพิจารณาถึงประเทศที่ไทยส่งออกไปมากที่สุด 10 อันดับแรก (ตามปี พ.ศ.2545) ดังแสดงในตารางที่ 3.7 จะพบว่าออสเตรเลียอยู่ในอันดับที่ 4 ของการส่งออกสินค้ายางรถยนต์ของไทย ในทางกลับกัน ตารางที่ 3.7 แสดงให้เห็นว่าออสเตรเลียมีการนำเข้าจากประเทศไทยมากเป็นอันดับที่ 7 ในปีพ.ศ.2545 นั่นเป็นเพราะออสเตรเลียเป็นตลาดที่มีขนาดเล็กเมื่อเทียบกับตลาดส่งออกอื่นของไทย

ตารางที่ 3.7 การส่งออกยางนอกชนิดอัดลม ที่เป็นของใหม่ (HS 4011) ของไทย ค.ศ. 2002

ประเทศ	มูลค่า (หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ)
1. สหรัฐอเมริกา	44.57
2. ญี่ปุ่น	41.61
3. ฮังการี	30.57
4. ออสเตรเลีย	20.98
5. เกาหลีใต้	20.67
6. มาเลเซีย	18.95
7. ฟิลิปปินส์	15.16
8. สเปน	12.06
9. เม็กซิโก	11.57
10. เยอรมนี	10.96

ที่มา: World Trade Atlas

3.1.6 การนำเข้าของออสเตรเลีย

สินค้าในกลุ่มประเภทยางนอกชนิดอัดลมที่เป็นของใหม่ ออสเตรเลียนำเข้าจากทั่วโลกในปี 2544 คิดเป็นมูลค่าประมาณ 488.19 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งเมื่อเทียบกับสถิติการนำเข้าจากทั่วโลกของ ออสเตรเลียในปี 2543 การนำเข้าในปี 2544 เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.94 ในปี 2544 ออสเตรเลียนำเข้าสินค้าประเภทนี้ สูงสุดจากญี่ปุ่น ซึ่งมีมูลค่า 190.94 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และเพิ่มขึ้นจากปี 2543 ร้อยละ 5.17 ในขณะที่ ประเทศไทยจัดอยู่ในอันดับที่ 8 ซึ่งมูลค่าการนำเข้า 15.81 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และสถิติการนำเข้า ระหว่าง ปี 2543 กับ ปี 2544 มีอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.83

อย่างไรก็ตาม การนำเข้าจากไทยสำหรับสินค้าประเภทยางยานยนต์นั้น ยังมีโอกาสขยาย ตลาดเพิ่มขึ้นอีก เนื่องจากอุตสาหกรรมรถยนต์ของออสเตรเลีย อยู่ในระหว่างการขยายตัวโดยเพิ่มการผลิตเพื่อ ส่งออกไปยังต่างประเทศ

ประเทศออสเตรเลียมีการนำเข้ายางรถยนต์จากหลายสิบประเทศ แต่ประเทศที่เป็นแหล่ง นำเข้าสำคัญของออสเตรเลีย 10 ประเทศ ในปี พ.ศ.2545 เรียงตามมูลค่าการนำเข้า ได้แก่ ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ สหรัฐอเมริกา จีน นิวซีแลนด์ สเปน ไทย มาเลเซีย ไต้หวัน และเยอรมนี โดยมีรายละเอียดราคาต่อหน่วย ปริมาณ และมูลค่า ดังในตารางที่ 3.8

ตารางที่ 3.8 แสดงการนำเข้ายางนอกชนิดอัดลม ที่เป็นของใหม่ (HS 4011) ของออสเตรเลีย ค.ศ. 2002

	ราคาต่อหน่วย (เหรียญสหรัฐฯ)	ปริมาณ	มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐฯ)
1. ญี่ปุ่น	71.4	2,975,326	212.66
2. เกาหลีใต้	42.2	1,457,105	61.62
3. สหรัฐอเมริกา	43.8	1,235,001	54.14
4. จีน	30.0	1,217,152	36.62
5. นิวซีแลนด์	27.9	925,272	25.84
6. สเปน	27.4	884,597	24.25
7. ไทย	26.3	861,338	22.66
8. มาเลเซีย	28.8	711,456	20.52
9. ไต้หวัน	32.7	512,159	16.76
10. เยอรมนี	44.7	340,606	15.24

ที่มา : World Trade Atlas

หากเทียบการส่งออกยางล้อยานยนต์ของไทยกับยอดขายของตลาดโลกแล้ว พบว่าไทยมีมูลค่าการส่งออกยางล้อคิดเป็นร้อยละ 0.5 ของยอดขายของโลกเท่านั้น (ข้อมูลปีพ.ศ.2543) ผู้ผลิตรายใหญ่ที่สำคัญในตลาดโลก (Rubber & Plastics News, 2001) ประกอบไปด้วย (เรียงตามส่วนแบ่งตลาดในโลก ในปีพ.ศ.2543)

1. บริษัท Bridgestone	ประเทศญี่ปุ่น	19.76%
2. บริษัท Michelin	ประเทศฝรั่งเศส	18.97%
3. บริษัท Goodyear	ประเทศสหรัฐอเมริกา	18.28%
4. บริษัท Continental	ประเทศเยอรมัน	7.12%
5. บริษัท Sumitomo	ประเทศญี่ปุ่น	4.00%
6. บริษัท Pirelli	ประเทศอิตาลี	3.74%
7. บริษัท Yokohama	ประเทศญี่ปุ่น	3.61%
8. บริษัท Cooper	ประเทศสหรัฐอเมริกา	2.59%
9. บริษัท Toyo	ประเทศญี่ปุ่น	1.90%
10. บริษัท Kumho	ประเทศเกาหลีใต้	1.77%
11. บริษัท Hanakook	ประเทศเกาหลีใต้	1.53%
12. บริษัท Hohtsu	ประเทศญี่ปุ่น	1.08%

โดยผู้ผลิตรายใหญ่ทั้ง 12 รายนี้มียอดขายรวมกันทั้งสิ้นร้อยละ 84.35 ของยอดขายทั่วโลกในปีพ.ศ.2543 นั้นจึงแสดงให้เห็นว่าโครงสร้างของอุตสาหกรรมยางล้อยานยนต์ของโลก (รวมทั้งของไทย) เป็นผู้ผลิตขนาดใหญ่ที่เป็นบริษัทข้ามชาติเสียเป็นส่วนใหญ่ ในขณะที่ผู้ประกอบการขนาดเล็กและขนาดกลางมีโอกาสในการแข่งขันในตลาดโลกน้อยมาก

นอกจากนี้ยังพบว่าบริษัทยางล้อของคนไทยไม่ติดอยู่ในอันดับหนึ่งในร้อยของโลก ส่วนหนึ่งเนื่องมาจากว่าเทคโนโลยีการผลิตยางล้อของไทยยังเป็นเทคโนโลยีการผลิตแบบเก่า นอกจากนี้ผู้ประกอบการยังมีความสามารถในการแข่งขันไม่สูง ไม่ว่าจะเป็นในด้านการบริหาร การจัดการ การเงิน หรือการตลาด ซึ่งทำให้ไม่สามารถแข่งกับต่างชาติได้ และผู้ประกอบการก็ยังสนใจทำธุรกิจในตลาดระดับล่างหรือยางผ้าใบต่อไป

3.1.7 กติกาภาษีที่เปลี่ยนแปลงและมาตรการกีดกันทางการค้าที่มีใช้ภาษีที่อาจเกิดขึ้น

ตามข้อตกลงการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลีย สินค้าหมวด 4011 หรือยางนอกชนิดอัดลม ที่เป็นของใหม่ รัฐบาลของทั้งสองประเทศจะต้องลดภาษีให้เหลือร้อยละ 0 ภายในปี 2010 (พ.ศ.2553) โดยมีตารางการลดภาษีดังนี้

- ตารางข้อเสนอการลดภาษีของออสเตรเลีย
 - ลดภาษีเหลือร้อยละ 0 ทันทีภายในปี 2005 ประกอบด้วยพิกัด

4011.61.00	--Of a kind used on agricultural or forestry vehicles and machines
4011.62.00	--Of a kind used on construction or industrial handling vehicles and machines and having a rim size not exceeding 61 cm
4011.63.00	--Of a kind used on construction or industrial handling vehicles and machines and having a rim size exceeding 61 cm
4011.69.00	--Other
4011.92.00	--Of a kind used on agricultural or forestry vehicles and machines
4011.93.00	--Of a kind used on construction or industrial handling vehicles and machines and having a rim size not exceeding 61 cm
4011.94.00	--Of a kind used on construction or industrial handling vehicles and machines and having a rim size exceeding 61 cm
4011.99.00	--Other

-- สำหรับพิกัด 4011.10.00 และ 4011.20.00 จะทยอยลดภาษีเหลือร้อยละ 0 ภายในปี 2010 โดยมีตารางการลดภาษี ดังนี้

พิกัด	รายละเอียด	อัตราภาษี ปัจจุบัน	ปี 2005	ปี 2006	ปี 2007	ปี 2008	ปี 2009	ปี 2010
4011.10.00	-Of a kind used on motor cars (including station wagons and racing cars)	10	5	5	5	5	5	0
4011.20.00	-Of a kind used on buses or lorries	10	5	5	5	5	5	0

● ตารางข้อเสนอการลดภาษีของไทย

-- พิกัด 4011.101, 4011.109, 4011.201, 4011.209 ลดภาษีปัจจุบันที่ร้อยละ 30 เหลือร้อยละ 15, 12, 8, 5, 5 และ 0 ในปี 2005, 2006, 2007, 2008, 2009 และ 2010 ตามลำดับ โดยมีรายละเอียดแต่ละพิกัดดังนี้

พิกัด	รายละเอียด
40.11	New pneumatic tyres, of rubber.
4011.101	- Of a kind used on motor cars (including station wagons and racing cars) :
4011.109	--- Radial tyres --- Other
4011.201	- Of a kind used on buses or lorries :
4011.209	--- Radial tyres

-- พิกัด 4011.209 หมวดอื่นๆ พิกัด 4011.30 4011.92 4011.93 4011.94 จะลดภาษีปัจจุบันที่ร้อยละ 20 เหลือร้อยละ 16, 12, 8, 5, 5 และ 0 ในปี 2005, 2006, 2007, 2008, 2009 และ 2010 ตามลำดับ โดยมีรายละเอียดแต่ละพิกัดดังนี้

พิกัด	รายละเอียด
4011.209	-- -Other
4011.30	- Of a kind used on aircraft
4011.92	-- Of a kind used on agricultural or forestry vehicles and Machines
4011.93	-- Of a kind used on construction or industrial handling vehicles and machines and having a rin size not exceeding 61 cm.
4011.94	-- Of a kind used on construction or industrial handling vehicles and machines and having a rin size exceeding 61 cm.

-- พิกัด 4011.40-4011.99 ลดภาษีปัจจุบันที่ร้อยละ 30 เหลือร้อยละ 20, 16, 12, 8, 5 และ 0 ในปี 2005, 2006, 2007, 2008, 2009 และ 2010 ตามลำดับ โดยมีรายละเอียดแต่ละพิกัดดังนี้

พิกัด	รายละเอียด
4011.40	- Of a kind used on motorcycles
4011.50	- Of a kind used on bicycles - Other, having a "herring-bone" or similar tread :
4011.61	-- Of a kind used on agricultural or forestry vehicles and Machines
4011.62	-- Of a kind used on agricultural or industrial handling vehicles and machines and having a rim size not exceeding 61 cm.
4011.63	-- Of a kind used on construction or industrial handling vehicles and machines and having a rim size exceeding 61 cm.
4011.69	-- Other
4011.99	-- Other

สำหรับในส่วนของมาตรการกีดกันทางการค้าที่มีใช้ภาษีนั้น ในปัจจุบันออสเตรเลียก็ไม่มีข้อกีดกันที่มีใช้ภาษีสำหรับสินค้ายางรถยนต์อยู่แล้ว ทั้งนี้เนื่องจากอุตสาหกรรมยางรถยนต์ของออสเตรเลียยังไม่สามารถผลิตเพื่อสนองตอบความต้องการในประเทศได้ จึงยังต้องพึ่งพาการนำเข้าอยู่

3.1.8 ผลกระทบจากการเปิดการค้าเสรีต่อผู้ส่งออก และผู้ผลิต

เนื่องจากการส่งออกยางล้อรถยนต์ของไทยมาจากบริษัทต่างชาติยักษ์ใหญ่ 3 บริษัทดังกล่าวข้างต้น ดังนั้นถึงแม้ว่าไทยจะมีโอกาสส่งออกยางล้อรถยนต์ไปยังออสเตรเลียได้มากขึ้นจากการเปิดการค้าเสรีและการที่ตลาดรถยนต์ของออสเตรเลียเติบโตขึ้นอย่างมาก แต่การประมาณการว่าไทยจะส่งออกได้เพิ่มขึ้นมากนักย่อมนั้นย่อมเป็นการยาก เพราะนโยบายการผลิตและการส่งออกขึ้นอยู่กับส่วนกลางของบริษัทต่างชาติทั้งสามแห่ง อย่างไรก็ตามเป็นที่คาดการณ์ว่าการส่งออกยางล้อยานยนต์ของไทยไปยังออสเตรเลียคงจะมีมากขึ้น เนื่องจากบริษัททั้งสามได้มีนโยบายให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อส่งออกยางล้อรถยนต์เพิ่มขึ้น ซึ่งเห็นได้จากนโยบายการขยายกำลังการผลิตของบริษัทสยามมิชลิน และไทยบริดจสโตน (ยกเว้นกูดเยียร์ที่ไม่มีการขยายกำลังการผลิต) และบริษัททั้งสามในประเทศไทยก็หันมาสนใจการส่งออกมากขึ้น หลังจากไทยประสบปัญหาภาวะเศรษฐกิจในปีพ.ศ.2540

อย่างไรก็ดีได้มีการวิเคราะห์ถึงผลกระทบของการเปิดการค้าเสรีต่อปริมาณการส่งออก โดยใช้สมการถดถอย โดยให้ปริมาณนำเข้ายางล้อยานยนต์จากไทย ถูกกำหนดให้ขึ้นอยู่กับราคาเปรียบเทียบระหว่างราคานำเข้าเฉลี่ยยางล้อยานยนต์จากไทย และราคานำเข้าเฉลี่ยยางล้อยานยนต์จากตลาดโลก และ

ขนาดเศรษฐกิจของออสเตรเลีย (GDP) โดยอาศัยข้อมูลจาก World Trade Atlas รายไตรมาส ระหว่างปี ค.ศ. 1998-2003 และได้สมการออกมาดังนี้

$$\log(Q\text{-import}) = -35.88 - 0.66(\text{Relative-price}) + 3.94(\text{GDP}) + 0.40(\text{AR})$$

$$(-5.11)^* \quad (-5.93)^* \quad (6.80)^* \quad (2.45)^*$$

$$R^2 = 0.67 \quad \text{Adj } R^2 = 0.64 \quad \text{DW} = 1.93 \quad (*) = t\text{-Statistic}$$

ผลการประมาณการพบว่า ค่าความยืดหยุ่นของปริมาณการนำเข้าต่อราคาเปรียบเทียบมีค่าประมาณ 0.66 ซึ่งหมายความว่าถ้าราคาเฉลี่ยของยางล้อยานยนต์นำเข้าจากไทยลดลงร้อยละ 1 เมื่อเทียบกับราคาเฉลี่ยในตลาดโลก จะส่งผลให้ปริมาณการนำเข้ายางล้อยานยนต์ของออสเตรเลียจากไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.66

นอกจากนี้ยังพบว่า ปริมาณการนำเข้ายังขึ้นอยู่กับขนาดเศรษฐกิจของออสเตรเลียด้วย โดยค่าความยืดหยุ่นของการนำเข้าต่อ GDP มีค่าเท่ากับ 3.94 ซึ่งหมายความว่าหาก GDP ของออสเตรเลียมีค่าเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะส่งผลให้ปริมาณนำเข้ายางล้อยานยนต์จากไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.94

ผลจากการประมาณการข้างต้นนี้มีความสอดคล้องกับความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญในอุตสาหกรรมเป็นอย่างมาก จากการสัมภาษณ์ผู้บริหารของบริษัทผลิตรถยนต์ต่างชาติรายใหญ่รายหนึ่ง ได้มีการคาดการณ์กันว่าอุตสาหกรรมยางรถยนต์ของไทยจะได้รับผลดีจากการเปิดการค้าเสรีนี้เป็นอย่างมาก นอกจากนี้ไทยก็ได้เปรียบญี่ปุ่นขึ้นมาก เพราะบริดจ์สโตนในเมืองไทยก็เป็นฐานการส่งออกเช่นกัน และญี่ปุ่นเองก็ต้องเสียภาษีนำเข้าในออสเตรเลียสูงถึงร้อยละ 15 นั่นจึงน่าจะทำให้ออสเตรเลียหันมานำเข้าบริดจ์สโตนจากไทยแทนการนำเข้าจากบริดจ์สโตนญี่ปุ่นมากขึ้น นอกจากนี้ จากที่กล่าวไว้ข้างต้นแล้วว่า การนำเข้ายางมีความสัมพันธ์อย่างสูงกับภาวะเศรษฐกิจ โดยที่หากอยู่ในช่วงภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ ผู้บริโภคจะมองหายางนำเข้าราคาถูกมากกว่า ดังนั้น เมื่อประชากรมีรายได้ดีขึ้น ก็จะเลือกซื้อยางที่มีคุณภาพสูงตามไปด้วย ซึ่งตรงกับผลของสมการที่ว่า ไทยน่าจะส่งออกยางได้มากขึ้น (เนื่องจากยางส่งออกจากไทยเป็นยางที่มีคุณภาพ และราคาสูงเมื่อเทียบกับยางที่มาจากประเทศจีน และที่อื่น ๆ) หากเศรษฐกิจของออสเตรเลียมีการขยายตัว

อย่างไรก็ตามผลดีนี้จะตกอยู่กับเฉพาะบริษัทขนาดใหญ่ทั้งสามที่มาลงทุนในไทยเท่านั้น เนื่องจากบริษัทขนาดกลางและขนาดเล็กที่เป็นของคนไทยสามารถผลิตได้เฉพาะยางผ้าใบ ซึ่งไม่เป็นที่ต้องการของตลาดออสเตรเลียอยู่แล้ว

3.1.9 สรุปและข้อเสนอแนะ

กล่าวโดยสรุป การเปิดเสรีการค้าไทย-ออสเตรเลีย ในหมวดสินค้ายางรถยนต์นี้ น่าจะส่งผลให้ไทยสามารถส่งออกยางรถยนต์ไปยังออสเตรเลียได้มากขึ้น ส่วนหนึ่งเนื่องจากไทยเป็นฐานส่งออกยางรถยนต์ของบริษัทข้ามชาติจากญี่ปุ่นอยู่แล้ว อย่างไรก็ตามปัญหาที่สำคัญที่ภาครัฐควรต้องคำนึงถึงอย่างมาก คือ ผลประโยชน์ที่ได้รับนี้จะตกอยู่กับบริษัทยักษ์ใหญ่ที่เป็นของต่างชาติ ในขณะที่ผู้ผลิตขนาดกลางและขนาดเล็กของไทยที่ผลิตได้แต่ขายไปไม่ได้รับผลประโยชน์จากการเปิดเสรีครั้งนี้ เนื่องจากคนออสเตรเลียนิยมใช้แต่ยางเรเดียล ข้างล่างนี้เป็นข้อเสนอแนะสำหรับภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อเตรียมรับมือกับการเปิดเสรีการค้าไทย-ออสเตรเลีย ในอุตสาหกรรมยางรถยนต์

1. ภาครัฐและภาคเอกชนควรร่วมมือกันในการพัฒนาเทคโนโลยีในการผลิตยางเรเดียลในประเทศ เพื่อบริษัทขนาดกลางและขนาดเล็กจะสามารถนำไปใช้ในการผลิตและส่งออกต่อไป อย่างไรก็ตามการพัฒนานี้คงจะต้องใช้เวลาและเงินลงทุนสูงมาก แต่ภาครัฐก็ควรที่จะมองว่าโครงการดังกล่าวเป็นโครงการระยะยาว โดยดูตัวอย่างประเทศเกาหลีใต้ที่สามารถพัฒนาอุตสาหกรรมยางรถยนต์ในประเทศของเขา จนกระทั่งมีแบรนด์ที่ติดตลาดโลกคือ Kumho และ Hanakook
2. ภาครัฐควรให้การส่งเสริมการลงทุนกับบริษัทที่มีเจ้าของเป็นคนไทยมากขึ้น และควรมากกว่าบริษัทที่เป็นการลงทุนของต่างชาติ ทั้งนี้สืบเนื่องจากเฉพาะบริษัทต่างชาติเท่านั้นที่ได้รับผลดีจากการเปิดการค้าเสรี ดังนั้นรัฐบาลไทยจึงควรที่จะให้ความช่วยเหลือบริษัทของไทยในทางอื่นด้วย
3. ภาครัฐควรพิจารณาสิ่งจูงใจในการลงทุนของบริษัทต่างชาติที่จะเข้ามาลงทุนในไทยในอนาคตเพื่อที่จะให้ไทยเป็นฐานส่งออกไปยังตลาดออสเตรเลีย เพราะเห็นว่าจะมีโอกาสส่งออกได้มากขึ้นจากการเปิดการค้าเสรี ทั้งนี้เนื่องจากเป็นไปได้สูงว่าจะมีบริษัทต่างชาติอื่น ๆ นอกเหนือจากสามบริษัทดังกล่าวสนใจที่จะเข้ามาลงทุนในไทยมากขึ้น เหตุที่ไม่จำเป็นต้องให้สิ่งจูงใจมากนั้น ก็เป็นเพราะว่าอย่างไรก็ตามบริษัทเหล่านี้ก็คงจะมาลงทุนอยู่แล้ว ภาครัฐควรจะนำเงินส่วนดังกล่าวไปใช้ในการพัฒนาและสนับสนุนบริษัทที่เป็นของคนไทยมากกว่า

3.2 ถุงมือยาง (HS4015)

3.2.1 กรอบการวิจัย

การศึกษาในส่วนที่ 3.2 จะศึกษาถึงผลของการเปิดการค้าเสรีกับอุตสาหกรรมถุงมือยาง (HS 4015) ของไทย ที่คาดว่าจะมีการส่งออกได้เพิ่มมากขึ้น ถึงแม้ว่าอุตสาหกรรมนี้ก็มีการส่งออกถุงมือยางมายังไทยบ้าง แต่มีมูลค่าไม่มากนัก การศึกษานี้จึงไม่รวมถึงศักยภาพการส่งออกของอุตสาหกรรมยางไทย ถุงมือยางสามารถแบ่งตาม Harmonized Code ออกได้เป็น (1) ถุงมือยางที่ใช้ในทางการแพทย์และการแพทย์ (HS 401511) ประกอบด้วยถุงมือยางที่ใช้ในทางศัลยกรรม (Surgical glove) และถุงมือยางที่ใช้ในงานตรวจโรค (Examination glove) และ (2) ถุงมือยางประเภทอื่น ๆ นอกเหนือจากที่ใช้ในทางศัลยกรรม (HS 401519) ประกอบด้วยถุงมือยางสำหรับใช้ในโรงงานอุตสาหกรรม (Industrial glove) และถุงมือยางสำหรับใช้ในครัวเรือน (Household glove) อย่างไรก็ตามถึงแม้การศึกษาจะครอบคลุมถุงมือยางที่กล่าวถึงทุกประเภท แต่อาจจะมีเนื้อหาออกไปทางถุงมือยางที่ใช้ในงานตรวจโรคเสียเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากเป็นสินค้าที่ไทยผลิตและส่งออกมากที่สุด

3.2.2 โครงสร้างอุตสาหกรรมถุงมือยางในประเทศไทย

อุตสาหกรรมถุงมือยางนับเป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศไทย ทั้งในแง่ของการสร้างมูลค่าเพิ่ม การจ้างงาน เนื่องจากเป็นอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น โดยเฉพาะในขั้นตอนของการตรวจสอบคุณภาพ ซึ่งนับเป็นขั้นตอนที่สำคัญ และยังต้องใช้แรงงานในการบรรจุหีบห่ออีกด้วย

ถุงมือยางสามารถแบ่งตามประเภทการใช้งานออกได้เป็น 3 ประเภทคือ

- 1) ถุงมือยางที่ใช้ในการแพทย์ (Medical Glove) ซึ่งแบ่งออกได้เป็น
 - a. ถุงมือที่ใช้ในการผ่าตัด (Surgical Glove) ถุงมือชนิดนี้จะมีเนื้อบาง แข็งแรง ยาวถึงข้อศอก ขั้นตอนการผลิตที่สำคัญคือกระบวนการฆ่าเชื้อ ซึ่งต้องใช้รังสีแกมมา ทำให้มีราคาค่อนข้างแพง การบรรจุหีบห่อจะมีความประณีตกว่าถุงมือแบบอื่น เนื่องจากต้องปลอดเชื้อ 100% ต้องสะดวกเวลาแกะใช้ และปกติจะไม่มีการนำกลับมาใช้ใหม่
 - b. ถุงมือที่ใช้ในงานตรวจโรคทั่วไป (Examination Glove) ถุงมือชนิดนี้จะมีชนิดแบบที่มีแป้ง (Powdered) และไม่มีแป้ง (Non-Powdered) ถุงมือชนิดนี้จะไม่มีส่วนช่วยขูดผิว มีความบาง กระชับมือ ความยาวอยู่แค่ข้อมือ การผลิตต้องออกแบบให้เหมาะกับการใช้งาน คือสวมใส่สบาย และเป็นถุงมือที่ใช้ครั้งเดียวแล้วทิ้ง เพื่อป้องกันการกระจายของเชื้อโรค ราคาจะถูกกว่าถุงมือที่ใช้ในการผ่าตัด

- 2) ถุงมือยางสำหรับใช้ในครัวเรือน (Household Glove) ถุงมือชนิดนี้จะมีขนาดใหญ่ แข็งแรงทนทาน เนื้อหนากว่าถุงมือยางที่ใช้ในการแพทย์ เนื่องจากต้องสัมผัสกับน้ำ ผงซักฟอก หรือน้ำยาทำความสะอาดต่าง ๆ จะออกแบบให้มืออายุใช้งานได้นาน และมักมีการออกแบบให้มีสีสันทสวยงาม สวมใส่สบาย นุ่มมือ บรรจุกีบห่ออย่างประณีตสวยงาม เพื่อดึงดูดแม่บ้าน เพราะเป็นสินค้าอุปโภคบริโภค ต่างจากถุงมือที่ใช้ในการแพทย์
- 3) ถุงมือยางที่ใช้ในโรงงานอุตสาหกรรม (Industrial Glove) ถุงมือประเภทนี้จะมีขนาดใหญ่ แข็งแรง ดูเทอะทะ ไม่สวยงาม แต่ต้องมีความทนทานต่อการใช้งานในโรงงาน อุตสาหกรรม การบรรจุหีบห่อไม่จำเป็นต้องสวยงาม เนื่องจากไม่ใช่สินค้าสำหรับผู้บริโภค

ในการผลิตถุงมือยางนั้น วัตถุดิบสำคัญได้แก่ น้ำยางข้น และสารเคมีที่ช่วยให้น้ำยางจับตัว ซึ่งโครงสร้างของต้นทุนการผลิตจะประกอบไปด้วยค่าน้ำยางข้นประมาณร้อยละ 26-30 แรงงานประมาณร้อยละ 12-17 ซึ่งจะอยู่ในขั้นตอนการตรวจสอบคุณภาพและการบรรจุหีบห่อ ส่วนที่เหลือจะเป็นค่าใช้จ่ายในการผลิตอื่น ๆ และค่าสารเคมี ถึงแม้ว่าไทยยังต้องนำเข้าสารเคมีส่วนใหญ่จากต่างประเทศ แต่จากการสอบถามผู้ประกอบการ พบว่าสารเคมีที่ใช้นับเป็นส่วนประกอบน้อยมากในการผลิต จึงนับได้ว่าอุตสาหกรรมถุงมือยางของไทยยังมีความได้เปรียบชาติอื่น ๆ อยู่ เนื่องจากเราสามารถผลิตน้ำยางข้นซึ่งเป็นวัตถุดิบหลักได้มากที่สุดแห่งหนึ่งของโลก ในขณะที่มาเลเซียกลับต้องนำเข้าน้ำยางข้นจากไทย เนื่องจากเกษตรกรหันไปปลูกปาล์ม น้ำมัน ซึ่งให้ผลตอบแทนที่ดีกว่า

ในส่วนของวัตถุดิบนั้น น้ำยางข้นนับเป็นวัตถุดิบหลักของการผลิตถุงมือยาง คิดเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 90 และเนื่องจากภาวะเศรษฐกิจที่อยู่ในขาขึ้น ทำให้ต้นทุนการผลิตน้ำยางสูงขึ้น กอปรกับนโยบายรัฐบาล จึงส่งผลให้ราคาน้ำยางข้นสูงกว่าในอดีตมาก

ปัจจุบันประเทศไทยมีผู้ประกอบการภายในประเทศทั้งสิ้น 65 ราย ซึ่งแบ่งเป็นขนาดใหญ่จำนวน 10 ราย ขนาดกลางจำนวน 39 ราย และขนาดเล็กจำนวน 16 ราย (ข้อมูลจากกรมโรงงาน เดือนมีนาคม 2545) ผู้นำเข้าสินค้าถุงมือยาง 88 ราย และผู้ส่งออกมีจำนวน 96 ราย ในจำนวนผู้ผลิตถุงมือยางทั้งหมดนั้น สามารถแบ่งออกได้เป็นสองกลุ่มคือ หนึ่ง โรงงานขนาดใหญ่ที่เป็นการลงทุนโดยบริษัทข้ามชาติ ใช้เงินลงทุนสูง ตัวอย่างเช่น บริษัท แอนเชลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นของออสเตรเลีย บริษัทนี้ยังมีสาขาการผลิตในมาเลเซีย และที่ศรีลังกา 2 แห่ง และ 3 แห่ง ตามลำดับ สอง คือกลุ่มที่เป็นโรงงานขนาดกลางและขนาดเล็ก (มีขนาดกำลังการผลิตต่ำกว่า 100-500 ล้านชิ้นต่อปี) เป็นกิจการที่เป็นของคนไทย หรือบางกิจการก็เป็นความร่วมมือกับต่างชาติ เช่น สหรัฐอเมริกา ไต้หวัน ญี่ปุ่น และฮ่องกง เป็นต้น ตารางที่ 3.9 แสดงถึงรายชื่อผู้ประกอบการสินค้าถุงมือยางที่สำคัญของประเทศไทย

ตารางที่ 3.9 แสดงรายชื่อผู้ประกอบการสินค้าถุงมือยางที่สำคัญของประเทศไทย

ชื่อ	สถานที่ตั้ง
1. บริษัท เซฟสกิน เมดดิคอล แอนด์ ไฮเอนทิฟิค (ประเทศไทย) จำกัด	สงขลา
2. บริษัท เซฟสกิน คอร์ปอเรชั่น (ประเทศไทย) จำกัด	สงขลา
3. บริษัท สยามเซมเพอร์เมต จำกัด	สงขลา
4. บริษัท สยามเซมเพอร์เมต คอร์ปอเรชั่น จำกัด โรงงาน 2	สงขลา
5. บริษัท ไฮแคร์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด	สงขลา
6. บริษัท ยูนิโกลฟ์ จำกัด	สุราษฎร์ธานี
7. บริษัท แฟมิลี่โกลฟ์ จำกัด	ชลบุรี
8. บริษัท ดีเอกเดอริบรู จำกัด	ชลบุรี
9. บริษัท โพรเทคอินดัสทรีส์ จำกัด	ชลบุรี
10. บริษัท ไทยฟูจิลาเท็กซ์ จำกัด	ปทุมธานี
11. บริษัท ยูนิเวอร์แซลลาเท็กซ์โปรดักส์ จำกัด	ชลบุรี
12. บริษัท เซาท์แลนด์โปรดัก จำกัด	สงขลา
13. บริษัท ดาลีอุตสาหกรรมยาง (ไทย) จำกัด	สงขลา
14. บริษัท ชันไทยอุตสาหกรรมถุงมือยาง จำกัด	ระยอง
15. บริษัท เซฟกลัฟ จำกัด	สุราษฎร์ธานี
16. บริษัท เอ็ม.อาร์.ไอ. จำกัด	ชลบุรี
17. บริษัท แชนด์ แคร้ จำกัด	สมุทรปราการ
18. บริษัท ไทยฮานารัม รับเบอร์เทค จำกัด	สงขลา

ที่มา: กรมโรงงาน (กระทรวงอุตสาหกรรม) พ.ศ.2545

อุตสาหกรรมถุงมือยางเป็นอุตสาหกรรมที่มีผู้ผลิตจำนวนมาก และส่วนใหญ่ก็เป็นการรับจ้างผลิต ภายใต้เครื่องหมายการค้าของลูกค้า และเป็นการส่งออกไปต่างประเทศ เนื่องจากลูกค้าในต่างประเทศส่วนใหญ่เป็นเจ้าของเครื่องหมายการค้าและเป็นผู้แทนจำหน่ายรายใหญ่ในต่างประเทศ จึงทำให้มีอำนาจต่อรองโดยเฉพาะในด้านราคากับผู้ผลิตหรือผู้ส่งออกค่อนข้างสูง

สำหรับอุตสาหกรรมถุงมือยางของไทยในอนาคตมีแนวโน้มว่า บริษัทต่างชาติจะมีการย้ายฐานการผลิตมาตั้งโรงงานในประเทศไทยมากขึ้น โดยเฉพาะผู้ประกอบการในประเทศมาเลเซีย เนื่องจากขาดวัตถุดิบน้ำยางขึ้นในประเทศ ดังกล่าวแล้วข้างต้น ส่งผลให้อุตสาหกรรมถุงมือยางไทยมีแนวโน้มขยายตัวขึ้น ถุงมือยางที่ผลิตในประเทศไทยมากที่สุดคือ ถุงมือตรวจโรค รองลงมาคือถุงมือผ่าตัด และถุงมือที่ใช้ในครัวเรือน ส่วนถุงมือที่ใช้ในโรงงานอุตสาหกรรมมีการผลิตในปริมาณที่น้อยมาก

ตารางที่ 3.10 แสดงปริมาณการผลิต การส่งออก การนำเข้า และการใช้ถุงมือยางในการแพทย์พ.ศ.2544

รายการ	ถุงมือผ่าตัด	ถุงมือตรวจโรค
ปริมาณการผลิต (ชิ้น)	1,900,000,000	14,100,000,000
การส่งออก (ชิ้น)	1,804,907,250	13,391,219,340
การนำเข้า (ชิ้น)	4,557,750	93,437,554
การใช้ในประเทศ (ชิ้น)	99,650,500	802,218,214

ที่มา : แผนแม่บทอุตสาหกรรมรายสาขา สาขาผลิตภัณฑ์ยาง พ.ศ.2545

ถึงแม้อุตสาหกรรมถุงมือยางจะมีแนวโน้มเติบโตขึ้นเรื่อยๆ แต่จะพบว่าการส่งออกส่วนใหญ่มาจากบริษัทต่างชาติที่มาลงทุนในประเทศไทย เนื่องจากผู้ประกอบการชาวไทยยังมีความเสียเปรียบในเรื่องเทคโนโลยีและการตลาดอย่างมาก บริษัทต่างชาติเหล่านี้มักมีเครือข่ายทางการตลาดที่เข้มแข็งอยู่แล้ว ฐานการผลิตในเมืองไทยจึงทำหน้าที่ผลิตให้ได้ต้นทุนต่ำที่สุดโดยใช้เทคโนโลยีจากบริษัทแม่ โดยไม่ต้องเข้าไปหาตลาดต่างประเทศ ในปีพ.ศ.2544 บริษัทต่างชาติที่เข้ามาลงทุนในประเทศไทยมีสัดส่วนในการส่งออกสูงถึงร้อยละ 57.9 ในขณะที่บริษัทที่เป็นของคนไทยล้วนมีสัดส่วนการส่งออกเพียงร้อยละ 4.2 ส่วนที่เหลือเป็นของบริษัทคนไทยที่ร่วมลงทุนกับต่างชาติ ซึ่งได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีการผลิตและการตลาดมาจากบริษัทต่างชาติ ทำให้มีสัดส่วนการส่งออกที่สูงกว่าบริษัทของคนไทย

3.2.3 โครงสร้างอุตสาหกรรมถุงมือยางในออสเตรเลีย

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการพบว่าออสเตรเลียมีการผลิตถุงมือยางน้อยมาก เนื่องจากต้องนำเข้าวัตถุดิบน้ำยางขึ้นทั้งหมด รวมทั้งค่าจ้างแรงงานก็มีราคาสูง จึงได้มีการปิดโรงงานในประเทศออสเตรเลีย และเข้ามาตั้งโรงงานการผลิตในประเทศอื่นแทน

3.2.4 อุปสงค์ในออสเตรเลีย

แนวโน้มการใช้ถุงมือยางในโลกมีเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ เนื่องจากประชากรมีการศึกษามากขึ้น ทำให้เห็นความสำคัญกับความสะอาด ความปลอดภัยจากการติดเชื้อมากยิ่งขึ้น ปริมาณการใช้ถุงมือยางของโลกมีการเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 10-20 ต่อปี ออสเตรเลียซึ่งเป็นตลาดที่ประชากรมีการศึกษาสูงก็มีความต้องการใช้ถุงมือยางเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน นอกเหนือจากด้านการแพทย์ ถุงมือยางที่ใช้ในการตรวจโรคก็ยังสามารถนำไปใช้ในอุตสาหกรรมอื่นได้อีก เช่น อุตสาหกรรมร้านอาหาร อุตสาหกรรมค้าปลีกอื่นๆ เป็นต้น

อย่างไรก็ตามแนวโน้มของการใช้ถุงมือยางสังเคราะห์ก็มีเพิ่มมากขึ้นเช่นกัน เนื่องจากมีผู้ใช้บางกลุ่มที่แพ้โปรตีนที่อยู่ในถุงมือยางธรรมชาติ แต่กระนั้น ถุงมือยางสังเคราะห์ก็มีข้อเสียคือมีต้นทุนการผลิตที่สูงกว่าถุงมือยางธรรมชาติอยู่มาก

3.2.5 การค้าระหว่างประเทศของไทย

แต่เดิมประเทศไทยต้องนำเข้าถุงมือยางจากต่างประเทศ เนื่องจากการผลิตในประเทศยังมีคุณภาพด้อยกว่าถุงมือยางที่ผลิตจากต่างประเทศมาก แต่ภายหลังที่รัฐบาลมีการส่งเสริมการลงทุน จึงมีผู้ประกอบการต่างชาติเข้ามาลงทุนโดยนำเทคโนโลยีในการผลิตเข้ามาด้วย ทำให้หลังจากปี พ.ศ. 2529 เป็นต้นมา ประเทศไทยสามารถทำการผลิตเพื่อส่งออกถุงมือยางไปจำหน่ายยังต่างประเทศได้ ตารางที่ 3.11 แสดงให้เห็นถึงมูลค่าการส่งออกถุงมือยางของไทยไปยังตลาดส่งออกหลัก (อันดับของปีค.ศ. 2002) ตั้งแต่ปีค.ศ.1998-2002 โดยออสเตรเลียจะอยู่ในอันดับที่ 11 คิดเป็นสัดส่วนการส่งออกเพียงร้อยละ 1.73 ของการส่งออกไปทั่วโลก ทั้งนี้เนื่องจากออสเตรเลียเป็นตลาดที่มีประชากรน้อยเมื่อเทียบกับตลาดส่งออกหลักอื่นของไทย

ตารางที่ 3.11 แสดงมูลค่าการส่งออกสินค้าถุงมือยาง (HS 4015) ของไทยไปยังตลาดหลัก

หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ประเทศ	1998	1999	2000	2001	2002
ทั่วโลก	315.07	290.85	362.58	351.49	396.83
1. สหรัฐอเมริกา	179.98	163.46	235.80	214.63	225.96
2. เยอรมัน	33.57	27.20	26.80	27.46	28.79
3. สหราชอาณาจักร	10.63	12.63	13.37	15.00	16.46
4. ญี่ปุ่น	7.87	7.57	9.02	8.33	15.78
5. อิตาลี	10.19	9.88	10.27	9.48	11.65
6. เนเธอร์แลนด์	2.18	1.51	1.53	5.77	10.51
7. บราซิล	6.80	7.38	4.77	6.43	10.17
8. เบลเยียม	5.68	6.01	7.46	8.71	9.75
9. ฝรั่งเศส	8.45	8.51	7.78	8.30	9.16
10. แคนาดา	5.57	4.11	4.09	4.81	8.03
11. ออสเตรเลีย	5.99	4.61	5.19	5.99	6.89

ที่มา: World Trade Atlas

3.2.6 การนำเข้าของออสเตรเลีย

ในปีค.ศ. 2002 ออสเตรเลียนำเข้าถุงมือยางจากตลาดโลกมีมูลค่า 41.57 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยส่วนใหญ่เป็นการนำเข้าจาก 3 ประเทศ เรียงตามลำดับคือ มาเลเซีย ไทย และศรีลังกา ตารางที่ 3.12 แสดงถึงมูลค่าการนำเข้าถุงมือยางของออสเตรเลียจาก 10 ประเทศหลัก

ตารางที่ 3.12 แสดงมูลค่าการนำเข้าสินค้าถุงมือยาง HS 4015 ของออสเตรเลีย

หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

ประเทศ	1998	1999	2000	2001	2002
ทั่วโลก	38.08	38.23	38.85	34.09	41.57
1. มาเลเซีย	23.20	26.92	26.16	20.30	24.88
2. ไทย	6.66	5.22	5.74	6.06	9.28
3. ศรีลังกา	3.15	1.38	1.80	1.67	1.70
4. สหรัฐอเมริกา	1.76	2.05	1.80	2.44	1.49
5. จีน	1.28	1.01	1.18	1.37	1.40
6. สหราชอาณาจักร	0.22	0.32	0.79	0.64	0.64
7. เม็กซิโก	0.02	0.001	0.002	0.26	0.60
8. ไต้หวัน	0.30	0.26	0.37	0.37	0.50
9. แคนาดา	0.01	0.01	0.000	0.003	0.215
10. อินเดีย	0.000	0.010	0.17	0.13	0.15

ที่มา: World Trade Atlas

จากตารางข้างต้นจะเห็นว่าออสเตรเลียนำเข้าถุงมือยางจากมาเลเซียเป็นอันดับหนึ่ง และตามด้วยประเทศไทย อย่างไรก็ตาม มูลค่าการนำเข้าระหว่างไทยกับมาเลเซียยังคงค่อนข้างห่าง ทั้ง ๆ ที่ไทยมีความได้เปรียบในเรื่องวัตถุดิบเหนื้อมาเลเซีย

จากรายงานการเปรียบเทียบอุตสาหกรรมถุงมือยางของประเทศไทยและมาเลเซีย โดยสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (พ.ศ.2546) สรุปได้ว่าไทยมีความได้เปรียบมาเลเซียอยู่เพียงด้านเดียวคือ วัตถุดิบ เนื่องจากไทยสามารถผลิตน้ำยางขึ้นได้เกินความต้องการในประเทศ และเป็นประเทศที่ส่งออกน้ำยางขึ้นมากที่สุดในโลก ในขณะที่มาเลเซียยังผลิตน้ำยางได้ไม่พอความต้องการใช้ในประเทศ แต่จากรายงานพบว่าไทยเสียเปรียบมาเลเซียในหลายด้าน อันได้แก่ ด้านแรงงาน ระดับของเทคโนโลยีที่ใช้ในอุตสาหกรรม การบริหารจัดการ การวิจัยและพัฒนา อุตสาหกรรมสนับสนุน และที่สำคัญคือการสนับสนุนจากรัฐ โดยมีรายละเอียดดังนี้ (ข้อมูลจากสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม และจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ)

1. ไทยได้เปรียบมาเลเซีย

1.1 วัตถุดิบ

น้ำยางข้นนับเป็นวัตถุดิบหลักในการผลิตถุงมือยาง ซึ่งไทยจัดเป็นประเทศที่มีการผลิตน้ำยางได้เกินความต้องการในประเทศ และเป็นประเทศที่ส่งออกน้ำยางข้นมากที่สุดในโลก ในขณะที่มาเลเซียยังไม่สามารถผลิตน้ำยางข้นได้เพียงพอับความต้องการในประเทศ จึงยังต้องพึ่งพาการนำเข้าอยู่มาก สาเหตุหนึ่งเนื่องมาจากชาวมาเลเซียหันไปปลูกปาล์มน้ำมันแทน เนื่องจากให้ผลตอบแทนที่สูงกว่า ส่วนสารเคมีซึ่งเป็นวัตถุดิบรองในการผลิตถุงมือยางนั้น แม้ว่าไทยจะเสียเปรียบมาเลเซียตรงที่ต้องเสียภาษีนำเข้าสารเคมีในอัตราร้อยละ 5 (มาเลเซียไม่ต้องเสียภาษีนำเข้าในส่วนนี้) แต่ก็ไม่ได้ถือว่าเป็นความเสียเปรียบแต่อย่างใด เพราะปริมาณการใช้สารเคมีค่อนข้างน้อย จึงไม่ส่งผลกระทบต่อต้นทุนการผลิต

2. ไทยเสียเปรียบมาเลเซีย

2.1 แรงงาน

นอกจากแรงงานของมาเลเซียจะมีประสิทธิภาพการผลิตสูงกว่าแรงงานไทยแล้ว จากการสัมภาษณ์ยังพบว่ากฎหมายแรงงานของมาเลเซียยังเอื้อต่อผู้ประกอบการมากกว่าของไทย ยกตัวอย่างเช่น กรณีที่บริษัทไม่มีคำสั่งซื้อเข้ามา บริษัทสามารถให้คนงานลาพักร้อนโดยไม่ต้องจ่ายค่าจ้าง ส่วนกฎหมายของไทยนั้นจะคุ้มครองแรงงานมากกว่า ทำให้แรงงานมีข้อต่อรองสูง ซึ่งเป็นการเพิ่มต้นทุนการผลิตในทางอ้อมด้วย

2.2 ระดับเทคโนโลยี

เครื่องจักรที่ใช้ในอุตสาหกรรมถุงมือยางของไทยแบ่งออกได้เป็นสองประเภทใหญ่คือ ในโรงงานขนาดกลางและขนาดเล็ก เครื่องจักรที่ใช้จะเป็นเครื่องจักรนำเข้าจากไต้หวัน ซึ่งมีประสิทธิภาพการผลิตต่ำกว่าเครื่องจักรที่ใช้ในมาเลเซียประมาณ 2 เท่า ส่วนในโรงงานของต่างชาติที่เข้ามาลงทุนในไทยนั้น ก็จะใช้เครื่องจักรที่มีเทคโนโลยีที่ดีกว่าโรงงานขนาดกลางและขนาดเล็กที่เป็นของคนไทย ซึ่งโรงงานไทยเหล่านี้แม้จะสามารถผลิตถุงมือตรวจโรคมาตรฐานได้ แต่ยังไม่สามารถผลิตถุงมือคุณภาพสูง เช่น ถุงมือที่มีโปรตีนต่ำ (สำหรับผู้แพ้โปรตีนในถุงมือยาง) ถุงมือผ่าตัด และถุงมือที่มีความทนทานสูง ได้ ในขณะที่ผู้ผลิตของมาเลเซียมีเทคโนโลยีการผลิตโดยรวมแล้วสูงกว่าของไทย

2.3 การบริหารจัดการ

เนื่องจากผู้ประกอบการถุงมือยางของไทยส่วนใหญ่ยังเป็นผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็ก ทำให้มีปัญหาในเรื่องการบริหารจัดการ ทักษะคนในการจัดการยังไม่เป็นระดับสากล ขาดเงินทุนในการประกอบกิจการ และยังขาดการพัฒนาความสามารถในการหาตลาด ในขณะที่อุตสาหกรรมถุงมือยางไทยต้องขายผ่านพ่อค้าคนกลางในการส่งออก (ยกเว้นบริษัทต่างชาติที่เข้ามาลงทุนในไทย จะมี

บริษัทสาขาที่ทำหน้าที่ทางการตลาดในต่างประเทศ) แต่อุตสาหกรรมถุงมือยางของมาเลเซียสามารถขายให้กับตัวแทนในต่างประเทศได้โดยตรง ทำให้ได้รับกำไรมากกว่าผู้ประกอบการของไทย

2.4 การวิจัยและพัฒนา

อุตสาหกรรมถุงมือยางของมาเลเซียมีหน่วยงานของรัฐที่มีชื่อว่า Malaysian Rubber Board เป็นหน่วยงานสำคัญที่มีส่วนสนับสนุนในด้านเทคโนโลยีการผลิต การวิจัยและพัฒนาแก่อุตสาหกรรมยางและผลิตภัณฑ์ยางทั้งหมด ในขณะที่ประเทศไทยไม่มีหน่วยงานของรัฐที่ให้การสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาถุงมือยางโดยตรง ทำให้โรงงานขนาดกลางและขนาดเล็กซึ่งไม่มีเงินทุนพอในการทำ การวิจัยและพัฒนาไม่สามารถพัฒนาคุณภาพของผลิตภัณฑ์และกระบวนการผลิตได้

2.5 อุตสาหกรรมสนับสนุน

เนื่องจากอุตสาหกรรมถุงมือยางของมาเลเซียมีจำนวนโรงงานมากกว่าของไทยมาก ทำให้ตลาดมาเลเซียมีขนาดใหญ่พอที่จะทำให้อุตสาหกรรมสนับสนุนมีการพัฒนาไปได้มาก ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของเครื่องจักร และแม่พิมพ์จุ่ม ที่มาเลเซียสามารถผลิตได้เอง ในขณะที่ไทยยังต้องนำเข้าจากที่อื่น และส่วนหนึ่งก็มาจากมาเลเซียด้วยเช่นกัน

2.6 การสนับสนุนจากภาครัฐ

อุตสาหกรรมถุงมือยางของไทยยังขาดหน่วยงานของภาครัฐที่จะเข้ามาดูแลการพัฒนาของอุตสาหกรรมโดยตรง ในขณะที่มาเลเซียมี Malaysian Rubber Board เป็นผู้ดูแลอุตสาหกรรมถุงมือยางโดยตรง ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องการวิจัยและการพัฒนา การสนับสนุนในเรื่องการตลาด และอื่น ๆ

หากพิจารณาในเรื่องของราคาแล้วจะพบว่าไทยมีความเสียเปรียบต่อมาเลเซีย ศรีลังกา จีน ไต้หวัน รวมทั้งสหรัฐอเมริกาเป็นอย่างมาก จากข้อมูล World Trade Atlas ปี 2002 พบว่าราคาเฉลี่ยต่อชิ้นของถุงมือยางที่ใช้ในการแพทย์ที่ส่งเข้าไปในออสเตรเลีย ของมาเลเซียอยู่ที่ 0.06 เหรียญสหรัฐฯ ของศรีลังกาอยู่ที่ 0.07 เหรียญสหรัฐฯ ของจีนอยู่ที่ 0.02 เหรียญสหรัฐฯ เท่านั้น ในขณะที่ไต้หวันและสหรัฐอเมริกาอยู่ที่ 0.07 และ 0.16 เหรียญสหรัฐฯ ตามลำดับ ส่วนของไทยอยู่ที่ 0.23 เหรียญสหรัฐฯ ซึ่งสูงกว่าที่อื่น ๆ

จากการสอบถามผู้ประกอบการในเบื้องต้น พบว่าการตรวจสอบคุณภาพของสินค้าเป็นสิ่งสำคัญที่สุดที่จะสร้างความน่าเชื่อถือในการเลือกซื้อสินค้าจากผู้ผลิต โดยเฉพาะสินค้าประเภทถุงมือยางที่ใช้ในการแพทย์ ดังนั้นจึงเป็นไปได้ว่าราคาจึงมิใช่ปัจจัยสำคัญที่สุดในการแข่งขัน

3.2.7 กติกาภาษีที่เปลี่ยน

ตามข้อตกลงการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลีย สินค้าหมวด 4015 หรือเครื่องแต่งกายและของที่ใช้ประกอบกับเครื่องแต่งกาย (รวมถึงถุงมือ) ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ใดก็ตาม ทำด้วยยางวัลแคนไนซ์นอกจากยางแข็ง รัฐบาลของทั้งสองประเทศจะต้องลดภาษีให้เหลือร้อยละ 0 ภายในกำหนดระยะเวลาดังนี้

- ตารางข้อเสนอการลดภาษีของออสเตรเลีย

ออสเตรเลียจะลดภาษีปัจจุบันที่ร้อยละ 10 เหลือร้อยละ 5 ในปี 2005 หลังจากนั้นจึงจะลดภาษีเหลือร้อยละ 0 อีกครั้งในปี 2010

พิกัด	รายละเอียด	ภาษีปัจจุบัน	ปี 2005	ปี 2006-2009	ปี 2010
4015.11.00	--Surgical	10	5	5	0
4015.19.90	---Other	10	5	5	0
4015.90.10	---Mittens and mitts, specially designed for use in sports	10	5	5	0

ทั้งนี้ ยกเว้น

- พิกัด 4015.19.10 และ 4015.90.21 จะลดภาษีจากร้อยละ 5 เหลือร้อยละ 3, 1 และ 0 ในปี 2006 2007 และ 2008 ตามลำดับ
- พิกัด 4015.90.29 ที่มีการลดภาษีถึงปี 2015 ตามตารางการลดภาษี ดังนี้

พิกัด	รายละเอียด	ภาษีปัจจุบัน	ปี 2005-2009	ปี 2010-2014	ปี 2015
4015.90.29	----Other	25	12.50	5	0

● ตารางข้อเสนอการลดภาษีของไทย

ประเทศไทยจะเสนอลดภาษีในออสเตรเลียดังนี้

พิกัด	รายละเอียด	ภาษี ปัจจุบัน	2005	2006	2007	2008	2009	2010
40.15	เครื่องแต่งกายและของที่ใช้ประกอบกับเครื่องแต่งกาย (รวมถึงถุงมือทุกชนิด) ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ใดก็ตามทำด้วยยางวัลแคนไนซ์นอกจากยางแข็ง							
4015.11	-- ใช้ในทางศัลยกรรม	30	20	16	12	8	5	0
4015.19	-- อื่น ๆ	30	20	16	12	8	5	0
	-- เฉพาะถุงมือสำหรับเล่นกีฬา	10	8	8	5	5	0	0

ยกเว้นพิกัด 4015.90 ที่มีตารางการลดภาษีดังนี้

พิกัด	ภาษี ปัจจุบัน	ปี 2005	ปี 2006	ปี 2007-2009	ปี 2010-2014	ปี 2015
4015.90 อื่น ๆ	30	20	16	12.5	5	0

3.2.8 ผลกระทบจากการเปิดการค้าเสรีต่อผู้ส่งออก และผู้ผลิต

การศึกษาผลกระทบของการจัดทำเขตการค้าเสรี ต่อการนำเข้าถุงมือยาง อาศัยการวิเคราะห์โดยสมการถดถอย และการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ

ในสมการถดถอย ได้ทำการวิเคราะห์ถึงผลกระทบจากการเปิดการค้าเสรีต่อสินค้าสองกลุ่ม คือ ถุงมือยางที่ใช้ในทางศัลยกรรมและการแพทย์ (HS 401511) และ ถุงมือยางประเภทอื่น นอกเหนือจากที่ใช้ในทางศัลยกรรม (HS 401519)

1) ถุงมือยางที่ใช้ในทางศัลยกรรมและการแพทย์ (HS 401511)

สมการถดถอยที่กำหนดให้ปริมาณนำเข้าถุงมือยางของออสเตรเลีย ขึ้นอยู่กับราคาเปรียบเทียบระหว่างราคานำเข้าเฉลี่ยจากไทย และราคานำเข้าเฉลี่ยจากตลาดโลก และขนาดเศรษฐกิจของออสเตรเลีย (GDP) โดยอาศัยข้อมูลจาก World Trade Atlas รายไตรมาส ระหว่างปี ค.ศ. 1998-2003 เป็นดังนี้

$$\log(Q\text{-import}) = -141.36 \quad -1.54 \text{ (Relative price)} \quad + 12.91 \text{ (GDP)}$$

$$(-3.11)^* \quad (-3.81)^* \quad (3.40)^*$$

$$R^2 = 0.48 \quad \text{Adj } R^2 = 0.42 \quad \text{DW} = 0.89 \quad (*) = t\text{-statistic}$$

ผลการประมาณการพบว่า ค่าความยืดหยุ่นของปริมาณการนำเข้าต่อราคาเปรียบเทียบมีค่าอยู่ที่ 1.54 ซึ่งหมายความว่าหากราคาเฉลี่ยของถุงมือยางที่ใช้ในทางศัลยกรรมและการแพทย์ที่นำเข้าจากไทยมีค่าลดลงร้อยละ 1 เมื่อเทียบกับราคาเฉลี่ยในตลาดโลก จะส่งผลให้ปริมาณการนำเข้าถุงมือยางดังกล่าวของออสเตรเลียจากไทยมีค่าเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.54

นอกจากนี้ ผลการประมาณการยังชี้ให้เห็นด้วยว่า ปริมาณการนำเข้าถุงมือยางของออสเตรเลีย ขึ้นอยู่กับขนาดทางเศรษฐกิจของประเทศอื่นอีกด้วย โดยค่าความยืดหยุ่นของการนำเข้าต่อ GDP มีค่าเท่ากับ 12.91 ซึ่งหมายความว่า หาก GDP ของออสเตรเลียมีค่าเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะส่งผลให้ปริมาณนำเข้าถุงมือยางประเภทดังกล่าวจากไทยมีค่าเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.91

2) ถุงมือยางประเภทอื่น นอกเหนือจากที่ใช้ในทางศัลยกรรม (HS 401519)

$$\log(Q\text{-import}) = -0.92 \quad -0.62 \text{ (Relative price)} \quad + 1.48 \text{ (GDP)}$$

$$(-0.11) \quad (-2.58)^* \quad (2.13)^*$$

$$R^2 = 0.36 \quad \text{Adj } R^2 = 0.32 \quad \text{DW} = 1.70 \quad (*) = t\text{-statistic}$$

ผลการประมาณการพบว่า ค่าความยืดหยุ่นของปริมาณการนำเข้าต่อราคาเปรียบเทียบมีค่าอยู่ที่ 0.62 ซึ่งหมายความว่าหากราคาเฉลี่ยของถุงมือยางนอกเหนือจากที่ใช้ในทางศัลยกรรมที่นำเข้าจากไทยมีค่าลดลง ร้อยละ 1 เมื่อเทียบกับราคาเฉลี่ยในตลาดโลก จะส่งผลให้ปริมาณการนำเข้าถุงมือยางดังกล่าวของออสเตรเลียจากไทยมีค่าเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.62

นอกจากนี้ ผลการประมาณการยังชี้ให้เห็นด้วยว่า ปริมาณการนำเข้าถุงมือยางของออสเตรเลีย ขึ้นอยู่กับขนาดทางเศรษฐกิจของประเทศอื่นอีกด้วย โดยค่าความยืดหยุ่นของการนำเข้าต่อ GDP มีค่าเท่ากับ 1.48 ซึ่งหมายความว่า หาก GDP ของออสเตรเลียมีค่าเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะส่งผลให้ปริมาณนำเข้าถุงมือยางประเภทดังกล่าวจากไทยมีค่าเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.48

กล่าวโดยสรุป จากการวิเคราะห์โดยสมการถดถอย พบว่าประเทศไทยน่าจะมี ความได้เปรียบในการส่งถุงมือยางไปยังออสเตรเลียได้มากขึ้น ทั้งในส่วนที่เป็นถุงมือยางที่ใช้ในทางศัลยกรรมและทาง การแพทย์ และถุงมือยางประเภทอื่น นอกเหนือจากที่ใช้ในทางศัลยกรรม

จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ ยังพบอีกว่า การใช้ถุงมือยางมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น ไม่จำกัด อยู่ในวงการแพทย์เท่านั้น กอปรกับอุตสาหกรรมถุงมือยาง โดยเฉพาะถุงมือยางตรวจโรค ในโลกมีการแข่งขันที่ ค่อนข้างสมบูรณ์ และมีกำลังการผลิตที่เกินกว่าความต้องการจริงอยู่มาก ดังนั้นหากสามารถส่งออกได้ในราคา ลดลง (ถึงแม้ปัจจุบันราคาจะไม่ใช่ว่าต่ำสุด) ก็น่าจะเป็นที่คาดการณ์ว่าถุงมือยางของไทยน่าจะมีศักยภาพ ที่ดีขึ้นในตลาดออสเตรเลีย

นอกจากนี้สิ่งที่ผู้ประกอบการถุงมือยางธรรมชาติต้องคำนึงถึงก็คือแนวโน้มของการใช้ถุงมือ ยางสังเคราะห์จะมีแนวโน้มมากขึ้น (ถึงแม้จะไม่ใช่ว่าผลกระทบตรงจากการเปิดการค้าเสรี) เนื่องจากถุงมือยาง สังเคราะห์จะไม่ก่อให้เกิดอาการแพ้โปรตีนสำหรับผู้ใช้งานบางราย และยังมีความสะดวกทนต่อกรดหรือสารเคมีได้ดีกว่า ถุงมือยางธรรมชาติ แต่จะมีต้นทุนการผลิตที่สูงกว่า

3.2.9 สรุปและข้อเสนอแนะ

กล่าวโดยสรุป ประเทศไทยน่าจะได้รับผลดีจากการเปิดเสรีการค้ากับออสเตรเลียใน อุตสาหกรรมถุงมือยางในครั้งนี้ ทั้งนี้เนื่องจากออสเตรเลียเองไม่มีการผลิตถุงมือยางในประเทศของตน ดังนั้น การเปิดเสรีจึงเป็นการช่วยให้ประเทศไทยสามารถแย่งส่วนแบ่งตลาดจากคู่แข่งมาได้ คู่แข่งที่สำคัญก็คือ มาเลเซีย แต่ทั้งนี้ภาครัฐต้องเข้ามามีส่วนช่วยอุตสาหกรรมยางและผลิตภัณฑ์ยางให้มากขึ้น โดยอาจดูตัวอย่าง ของประเทศมาเลเซียที่มี Malaysian Rubber Board ที่มีส่วนช่วยในการพัฒนาอุตสาหกรรมนี้ให้รุดหน้าไป ได้มาก ทั้งนี้ภาครัฐและภาคเอกชนควรเตรียมพร้อมถึงการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นจากการเปิดเสรีการค้ากับ ออสเตรเลีย ดังนี้

1. ภาครัฐควรทบทวนนโยบายส่งเสริมการลงทุนจากต่างชาติ

ข้อมูลจากการสัมภาษณ์และจากรายงานการเปรียบเทียบอุตสาหกรรมถุงมือยางของไทยกับ มาเลเซีย โดยสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (พ.ศ.2546) พบว่าแนวโน้มที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเรื่อย ๆ คือ ผู้ประกอบการในประเทศมาเลเซียและจากประเทศอื่น ๆ จะย้ายฐานการผลิตมายังเมืองไทยมากขึ้น เนื่องจาก ไทยมีวัตถุดิบในปริมาณที่เพียงพอและคุณภาพที่ดี ดังนั้นจึงเป็นไปได้ว่าผู้ประกอบการต่างชาติเหล่านี้จะยิ่ง ตัดสินใจย้ายฐานการผลิตมายังเมืองไทยมากขึ้น หลังจากที่ไทยเปิดการค้าเสรีกับออสเตรเลีย เพื่อเป็นการ ค้ำค้ำครองผู้ประกอบการไทย รัฐควรมีนโยบายส่งเสริมการลงทุนที่ไม่จำเป็นต้องให้สิ่งจูงใจกับต่างชาติมากนัก เนื่องจากอย่างไรเสียเขาก็ยังเลือกที่จะมาลงทุนในไทยอยู่แล้ว

2. ภาครัฐและภาคเอกชนควรร่วมมือในการวิจัยและพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและพัฒนาเทคโนโลยีในการผลิตถุงมือยางที่มีคุณภาพสูง

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (พ.ศ.2546) ได้รายงานไว้ว่าโรงงานถุงมือยางของไทยมีประสิทธิภาพการผลิตที่ต่ำกว่าของมาเลเซียอยู่มาก ในขณะที่โรงงานของไทยผลิตถุงมือได้ 3,000-5,000 ชิ้นต่อชั่วโมง โรงงานของมาเลเซียผลิตได้ถึง 10,000 ชิ้นต่อชั่วโมง ทั้งนี้ส่วนหนึ่งเนื่องจากมาเลเซียมีการลงทุนในเครื่องจักรที่มีประสิทธิภาพและความทันสมัยมากกว่าไทย รวมทั้งมีหน่วยงานของภาครัฐที่เข้ามาสนับสนุนในเรื่องของเทคโนโลยี เนื่องจากมีหน่วยงานที่ทำหน้าที่วิจัยและพัฒนาในผลิตภัณฑ์ยางโดยตรง ดังนั้นถึงแม้ว่าไทยจะมีความได้เปรียบทางด้านภาษีนำเข้าในออสเตรเลียเหนือกว่ามาเลเซีย แต่หากมาเลเซียสามารถผลิตด้วยเทคโนโลยีที่เหนือกว่า ได้ถุงมือคุณภาพสูงกว่า และในราคาที่ต่ำกว่าไทย (เนื่องจากมีผลผลิตภาพการผลิตสูงกว่า) มาก เมื่อเปรียบเทียบกับความได้เปรียบทางด้านภาษี ก็อาจทำให้ข้อตกลงการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลีย จะไม่ได้ผลตามที่คาดหวังไว้ เพราะผู้นำเข้าก็จะไปเลือกสินค้าที่มาจากมาเลเซียแทน เนื่องจากสินค้าคุณภาพสูงกว่า และในราคาที่ถูกลงกว่าด้วย ฉะนั้นภาครัฐและภาคเอกชนจึงไม่ควรนิ่งนอนใจ และควรร่วมมือกันอย่างจริงจังในการวิจัยและพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิต รวมทั้งพัฒนาเทคโนโลยีในการผลิตถุงมือยางที่มีคุณภาพสูงด้วย

3. ภาครัฐและภาคเอกชนควรร่วมมือในการสร้างอุตสาหกรรมสนับสนุนในประเทศ

เพื่อให้ผู้ประกอบการไทย (มิใช่แต่บริษัทข้ามชาติที่ลงทุนในไทย) ได้รับผลดีจากการมีข้อตกลงการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลีย ภาครัฐและภาคเอกชนควรร่วมมือกันพิจารณาถึงการสร้างอุตสาหกรรมสนับสนุนในประเทศ เช่น แบบจุ่ม อุปกรณ์ อะไหล่เครื่องจักร เป็นต้น เพื่อรองรับกับการเติบโตของอุตสาหกรรมถุงมือยางด้วย ทั้งนี้เนื่องจากในปัจจุบันผู้ประกอบการไทยยังต้องนำเข้าสินค้าดังกล่าว ทำให้ต้นทุนการผลิตสูงซึ่งทำให้เสียเปรียบประเทศคู่แข่ง คือ มาเลเซีย ที่มีอุตสาหกรรมสนับสนุนเป็นของตนเอง และก็ยังเสียเปรียบบริษัทข้ามชาติขนาดใหญ่ที่สามารถผลิตแบบจุ่ม หรืออุปกรณ์ดังกล่าวเองได้ ดังนั้นหากประเทศไทยมีอุตสาหกรรมสนับสนุนที่เข้มแข็งเองในประเทศแล้ว ก็จะช่วยทำให้ผู้ประกอบการที่เป็นคนไทย (ซึ่งส่วนใหญ่เป็นโรงงานขนาดกลางและขนาดเล็ก) สามารถพัฒนาศักยภาพในการแข่งขันเพื่อต่อสู้กับประเทศคู่แข่งและบริษัทข้ามชาติขนาดใหญ่ได้

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

คณะเศรษฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, โครงการศึกษาลผลกระทบ คู่ทาง และโอกาสของการเปิดเสรี
ด้านการลงทุน, พฤษภาคม 2541

สถาบันยานยนต์, รายงานสภาวะอุตสาหกรรมยานยนต์ ปี พ.ศ. 2545, แผนกศึกษาและวิเคราะห์, มกราคม
2546

สถาบันยานยนต์, รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการจัดทำแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ พ.ศ. 2545-2549, กันยายน
2545

ภาษาอังกฤษ

World Trade Organization (2002), Trade Policy Review, WT/TPR/S/104, Geneva

<http://www.autoinfo.co.th>

<http://www.austrade.gov.au>

<http://www.duke.edu>

<http://www.apecsec.org.sg>

อุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบ อุตสาหกรรมเม็ดพลาสติกและผลิตภัณฑ์พลาสติก

อุตสาหกรรมยางรถยนต์และถุงมือยาง

ภาคผนวก ก.

ภาคผนวก ก.

สรุปผลการสัมมนา

“โครงการศึกษาผลกระทบจากการจัดทำเขตการค้าเสรี ไทย – ออสเตรเลีย”

กรมเจรจาการค้าร่วมกับคณะเศรษฐศาสตร์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ได้จัดให้มีการสัมมนาโครงการศึกษาผลกระทบจากการจัดทำเขตการค้าเสรีไทย – ออสเตรเลีย เพื่อรวบรวมข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากทั้งภาครัฐและเอกชน โดยจัดขึ้นเมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2547 เวลา 9.00 – 17.00 น. ณ โรงแรมมิราเคิลแกรนด์ คอนเวนชั่น มีผู้เข้าร่วมสัมมนารวมทั้งสิ้นประมาณ 150 ท่าน ในลำดับแรก อธิปดี อภิรดี ต้นตราภรณ์ ได้กล่าวรายงานความเป็นมาของโครงการศึกษา ต่อจากนั้นปลัดกระทรวงพาณิชย์ การุณ สิทธิสถาพร ได้กล่าวเปิดการสัมมนา และการนำเสนอผลงานวิจัยดังนี้คือ

- ผศ.ดร.สมชนก คุ่มพันธุ์ คณะพาณิชย์ศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ชี้แจงนำเสนอผลงานวิจัยในส่วนของ อุตสาหกรรมรถยนต์ และส่วนประกอบ เม็ดพลาสติกและผลิตภัณฑ์พลาสติก ยางรถยนต์และถุงมือยาง โดยมีผู้วิจัยคือ

คุณคุณชวลิต จริยะวัฒน์สกุล ประธานกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

รถยนต์

- อุตสาหกรรมรถยนต์เพื่อการพาณิชย์อาจได้รับผลกระทบจากการเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างประเทศไทย – ออสเตรเลียค่อนข้างน้อย เนื่องจากประเทศไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์นั่งเพื่อการพาณิชย์ ดังนั้น ประเทศออสเตรเลียต้องนำเข้ารถยนต์นั่งเพื่อการพาณิชย์จากประเทศไทยไม่ว่าจะมีการเปิดการค้าเสรีหรือไม่ก็ตาม
- การเปิดเสรีการค้ากับออสเตรเลียทำให้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลมีการลดภาษีนำเข้าลงมากจากร้อยละ 80 ลดลงเหลือ ร้อยละ 0 จะทำให้รถนำเข้าจากออสเตรเลียมีราคาถูกลงมาก ส่งผลต่อพฤติกรรมกรรมการบริโภคทันที โดยประชาชนหันมาบริโภคที่มีขนาดมากกว่า 3000 ซีซีเพิ่มมากขึ้น
- รถยนต์ขนาดกลาง (เครื่องมากกว่า 2000 ซีซี) ที่ประเทศไทยส่งออกนั้นอาจไม่ได้รับผลกระทบจากการเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างประเทศไทย – ออสเตรเลีย เนื่องจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์นั้นมีฐานการผลิตอยู่ทั่วโลก ทำให้สามารถเลือกนำเข้าจากประเทศที่มีราคานำเข้าต่ำสุดได้
- อย่างไรก็ตาม MFA ได้มีนโยบายปรับลดอัตราภาษีสำหรับรถยนต์และส่วนประกอบอยู่แล้ว จึงควรมีการพิจารณาว่าการเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างไทย – ออสเตรเลียจะช่วยทำให้ประเทศไทยมีศักยภาพในการแข่งขันในตลาดประเทศออสเตรเลียเพิ่มขึ้นมากนักน้อยเพียงใด
- การเป็น Country of Origin นั้นทำให้ผู้ประกอบการได้ประโยชน์จริงหรือไม่

ส่วนประกอบ

แบ่งการพิจารณาเป็น

(1) OEM

- เมื่อมีการเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างประเทศไทย – ออสเตรเลียแล้วจะทำให้อัตราภาษีของส่วนประกอบรถยนต์ลดลงมาก ซึ่งการนำเข้าส่วนประกอบรถยนต์นั้นปัจจุบันทางด้านราคาเป็นสิ่งสำคัญ ถ้าประเทศใดมีสินค้าราคาถูกจะนำเข้าสินค้าจากประเทศนั้นเพราะบริษัทผู้ประกอบรถยนต์มีฐานการผลิตอยู่ทั่วโลกสามารถเลือกประกอบรถยนต์ในประเทศที่มีต้นทุนต่ำได้ ถ้าหากผู้ประกอบการขึ้นส่วนประเทศไทยมีต้นทุนการผลิตที่สูง อาจมีสาเหตุมาจากความจำเป็นในการใช้วัตถุดิบนำเข้าจากต่างประเทศ ทำให้ความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยลดลงได้
- สำหรับการตรวจสอบต้นทุนของผู้ประกอบการในประเทศต่างๆอาจทำได้โดย ตรวจสอบงบการเงินของบริษัทเหล่านั้น ซึ่งโดยส่วนใหญ่แล้วจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ในประเทศต่างๆ
- สิ่งที่ต้องพิจารณาในการเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างประเทศไทย – ออสเตรเลีย คือต้องพิจารณาว่าประเทศไทยมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการผลิตสินค้าใด เมื่อมีการลดภาษีจากการเปิดเขตการค้าเสรีแล้วทำให้มีความสามารถในการแข่งขันเพิ่มมากขึ้น

(2) REM

- ประเทศไทยจะได้ประโยชน์จากการเปิดเขตการค้าเสรีไทย – ออสเตรเลียเป็นอย่างมาก เนื่องจากประเทศออสเตรเลีย มีกำลังการผลิตส่วนประกอบ REM ไม่เพียงพอ ต้องพึ่งพาการนำเข้าจากต่างประเทศ

โดยสรุปแล้ว สำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบจะได้ประโยชน์จากการเปิดเขตการค้าเสรีไทย – ออสเตรเลียหรือไม่ขึ้นขึ้นอยู่กับรายละเอียดสัญญาที่ได้ทำการเจรจาตกลงกัน