

ไขข้อกระจ่างประเด็นร้อนจาก FTA ไทย-ญี่ปุ่น: กรณียานยนต์และชิ้นส่วน

ข้อเท็จจริงจากผลการเจรจา¹

จากผลการเจรจาหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจไทย-ญี่ปุ่น ครึ่งล่าสุด ที่จัดขึ้นที่ เขาใหญ่ จังหวัด นครราชสีมา ในช่วงวันที่ 29 มีนาคม - 1 เมษายน 2548 ที่ผ่านมา ในส่วนของการเปิดตลาดสินค้า อุตสาหกรรมนั้น ยังคงมีประเด็นรายการสินค้าอุตสาหกรรมที่ผลการเจรจายังไม่เป็นที่พอใจของ ฝ่ายญี่ปุ่น เนื่องจากสินค้าอ่อนไหวที่ฝ่ายไทยเน้นย้ำในเบื้องต้นตั้งแต่เริ่มมีการเจรจากัน ได้แก่ เหล็ก เหล็กกล้า ยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์ และปิโตรเคมี ซึ่งการเจรจาล่าสุดฝ่ายญี่ปุ่นก็ยังคง ยืนยันท่าทีเดิมที่จะให้ไทยเปิดเสรีรายการสินค้าอ่อนไหวเหล่านี้ทันที แต่ฝ่ายไทยก็มีท่าทีที่ชัดเจน ในการพยายามให้การคุ้มครองอุตสาหกรรมเหล่านี้ ดังนี้

- รายการเหล็ก ของกบฏเหล็กแผ่นรีดร้อนไว้ที่อัตราฐาน 7-9.5% เป็นเวลา 10 ปี หลังจาก ความตกลงฯ เริ่มมีผลบังคับใช้ โดยจะเริ่มลดภาษีในปีที่ 11 และลดเหลือ 0% ในปีที่ 15
- รายการชิ้นส่วนยานยนต์ กำหนดให้มีการลดอัตราภาษีจาก 10-30% โดยทยอยลดลงให้ เหลือ 0% ในอีก 15 ปีข้างหน้า
- รายการยานยนต์ จะไม่ลดอัตราภาษีในส่วนของรถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์ต่ำกว่า 3000 CC ส่วนรถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์ 3000 CC ขึ้นไป ได้ขอให้มีการเจรจาใหม่ในอีก 3 ปีข้างหน้า

ประเด็นข่าว: สะท้อนท่าทีของภาคเอกชนญี่ปุ่นและไทย²

- กรณียานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์
 - ญี่ปุ่นเสนอให้ไทยลดภาษีนำเข้ารถยนต์ขนาด 3000 ซีซี ขึ้นไป ภาคเอกชนไทยเห็นว่าจะทำให้ไทยเสียเปรียบ โดยเฉพาะค่ายเบนซ์ส่งสัญญาณเตรียมทบทวนการลงทุน ในไทย
 - สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทยก็คัดค้านผ่านรัฐบาลไทยให้ปกป้องผู้ประกอบการ ชิ้นส่วนยานยนต์ไทยที่เป็นธุรกิจขนาดกลางและขนาดเล็ก (SMEs) โดยให้เหตุผลว่า

¹ ที่มา: สำนักเจรจาการค้าไทย-ญี่ปุ่น กระทรวงการต่างประเทศ

² ประมวลและสรุปข่าวจากหนังสือพิมพ์หลายฉบับ ถึง ณ วันที่ 11 พฤษภาคม 2548

หากมีการเปิดเสรีชิ้นส่วนยานยนต์ จะทำให้ไทยไม่สามารถเป็นศูนย์กลางยานยนต์ในเอเชียได้ เพราะไม่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้ชิ้นส่วนยานยนต์ได้ถึง 70% ของมูลค่ารถยนต์ที่ผลิตในไทยตามเป้าหมายไม่ต่ำกว่า 1.8 ล้านคัน ในปี 2553 จากปัจจุบันที่อยู่ระดับเพียง 40-50% ของมูลค่ารถยนต์ที่ผลิตทั้งหมด

- ในส่วนของรัฐบาลไทย หลังจากการหารือกับกระทรวงเมดิของญี่ปุ่น ได้ย้าว่ารัฐบาลไทยได้ให้ความสำคัญกับอุตสาหกรรมรถยนต์ และมีการดูแลทั้งระบบ โดยได้มีการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตไปแล้ว ทำให้รถยนต์ทุกค่ายได้ประโยชน์เท่าเทียมกัน ขณะที่การเปิดเสรีชิ้นส่วนยานยนต์นั้น ก็ได้ย้าว่าไทยให้การสนับสนุนและมีความจำเป็นที่จะต้องผลักดันให้อุตสาหกรรมนี้มีความเข้มแข็ง หากจะมีการเปิดเสรีก็จะต้องมีการศึกษาเพิ่มเติมให้ถี่ถ้วน ซึ่งจะต้องเจรจากันต่อไปในเฟส 2 หลังจากเฟส 1 ได้ข้อยุติแล้ว

ข้อเท็จจริงจากผลการศึกษาเบื้องต้นของสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง

➤ อุตสาหกรรมยานยนต์: รถยนต์นั่ง

โครงสร้างการผลิตรถยนต์นั่ง

อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย แบ่งออกเป็น 2 ประเภทหลัก คือ รถยนต์นั่ง (passenger car) หมายถึง รถยนต์นั่งส่วนบุคคลความจุไม่เกิน 7 ที่นั่ง และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ ประกอบด้วย รถบรรทุก 10 ล้อ 6 ล้อ รถบรรทุกขนาดกลาง รถแวน/ปิคอัพ และรถโดยสาร รถหัวลาก 18 ล้อ รถแทรกเตอร์ รถคัมพ์ รถผสมคอนกรีต รถดับเพลิง รถจี๊ป แบบต่างๆ ทั้งนี้ อุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย เป็นการนำชิ้นส่วนและอุปกรณ์ยานยนต์ ได้แก่ ชิ้นส่วนตัวถัง ช่วงล่าง เครื่องยนต์ ล้อ อุปกรณ์ตกแต่งภายใน ระบบไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น มาประกอบกันเป็นรถยนต์สำเร็จรูป

ปริมาณการผลิตรถยนต์นั่งในปี 2546-2547

ขนาดรถยนต์นั่ง	ปี 2547			ปี 2546			
	(C.C.)	จำนวน (คัน)	% Share	% Growth	จำนวน (คัน)	% Share	% Growth
ยอดรวม		927,981	100	23.6	750,512	100	28.3
1201-1500		154,308	16.6	21.0	127,505	17.0	250.2

ขนาดรถยนต์นั่ง (C.C.)	ปี 2547			ปี 2546		
	จำนวน (คัน)	% Share	% Growth	จำนวน (คัน)	% Share	% Growth
1501-1800	86,005	9.3	11.6	77,082	10.3	-0.2
1801-2000	22,745	2.5	94.2	11,711	1.6	-54.4
2001-2400	30,426	3.3	7.8	28,214	3.8	1.9
2401-3000	5,916	0.6	-16.6	7,090	0.9	202.0
> 3001	39	0.004	-52.4	82	0.01	4,000.0

ที่มา: สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

โครงสร้างการตลาดรถยนต์นั่ง

มูลค่าการนำเข้า-ส่งออกรถยนต์นั่งในปี 2547 เทียบกับปี 2546

หน่วย : มูลค่า : ล้านบาท

ขนาดรถยนต์นั่ง (C.C.)	ปี 2547		ปี 2546		อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)		ดุลการค้า	
	การนำเข้ารวม	การส่งออกรวม	การนำเข้ารวม	การส่งออกรวม	การนำเข้ารวม	การส่งออกรวม	2547	2546
รถยนต์นั่งรวม	7,275.8	37,742.8	6,455.0	23,339.3	12.72	61.7	30,467	16,884
- ขนาด < 1500	35.5	2,013.3	24.5	29.6	44.9	4,384.0	1,978	5.1
- 1500 < ขนาด < 3000	2,097.4	25,029.3	38.7	15,495.8	5,318.6	61.5	22,932	15,457
- ขนาด > 3000	5,142.9	10,700.2	6,391.8	7,813.9	-19.5	37.0	5,557	1,422

ที่มา : กรมศุลกากร (รวบรวมและประมวลผลโดย สถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง)

ทั้งนี้ ตลาดส่งออกรถยนต์นั่งขนาดต่ำกว่า 3000 ซีซี หลักของไทย ได้แก่ บังคลาเทศ อินโดนีเซีย สิงคโปร์ ฟิลิปปินส์ ขณะที่ตลาดส่งออกรถยนต์นั่งสูงกว่า 3000 ซีซี หลักของไทย ได้แก่ ออสเตรเลีย ฟิลิปปินส์ และจีน ส่วนตลาดนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดต่ำกว่า 3000 ซีซี หลักของไทย ได้แก่ ญี่ปุ่น อเมริกา เยอรมนี อินโดนีเซีย และจีน ขณะที่ตลาดนำเข้ารถยนต์นั่งสูงกว่า 3000 ซีซี หลักของไทย ได้แก่ ญี่ปุ่น และเยอรมนี

ปริมาณอุปสงค์และอุปทานของรถยนต์นั่ง ปี 2546 และปี 2547

อุปสงค์/อุปทาน	ปริมาณ ปี 2546 (คัน)	อัตราการเพิ่ม (%)	ปริมาณ ปี 2547 (คัน)	อัตราการเพิ่ม (%)
ปริมาณการผลิตในประเทศ	750,512	28.3	927,981	23.6
ปริมาณการจำหน่ายในประเทศ	533,176	41.67	626,041	17.4
ปริมาณการผลิตมากกว่า การจำหน่ายในประเทศ	217,336	23.8	301,940	38.9
อัตราการใช้กำลังการผลิต ภายในประเทศ (%)	60.35	19.1	71.41	18.4

จากตาราง จะเห็นได้ว่าปริมาณการจำหน่ายในประเทศมีสัดส่วนกว่า ครึ่งหนึ่งของการผลิตในประเทศทั้งหมด ทั้งนี้ เมื่อวิเคราะห์การผลิตรถยนต์นั่งขนาดมากกว่า 3000 ซีซี ในประเทศ ก็พบว่ายังมีปริมาณน้อยมาก เมื่อเทียบกับการนำเข้า ซึ่งหากมีการลดอัตราภาษีนำเข้าลงเหลือ 0 ในทันที จึงไม่น่าจะมีผลต่อการผลิตในประเทศ แม้ว่าไทยจะมีการนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดมากกว่า 3000 ซีซี จากญี่ปุ่น เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการขาดดุลการค้ากับญี่ปุ่นในรายการนี้เพิ่มขึ้น แต่พฤติกรรมของผู้ที่ใช้รถยนต์นั่งขนาดใหญ่ กับยุโรป น่าจะแตกต่างกัน และตลาดของรถยนต์นั่งในขนาดที่มากกว่า 3000 ซีซี ก็น่าจะแตกต่างจากตลาดรถยนต์นั่งที่ต่ำกว่า 3000 ซีซี จึงไม่น่าจะกระทบกับตลาดรถยนต์ในประเทศมากนัก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปัจจุบัน จะเห็นว่าส่วนใหญ่รถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มี ซีซี ต่ำกว่า 1500 ซีซี ยังมีสัดส่วนการผลิตสูงสุดเมื่อเทียบกับการผลิตรถยนต์นั่งทั้งหมดในประเทศ

➤ **อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์**

โครงสร้างการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

ผู้ประกอบการที่อยู่ในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย ในปัจจุบันซึ่งมีทั้งสิ้นจำนวน 1730 ราย³ สามารถจำแนกได้เป็น 5 กลุ่ม ดังนี้

³ ข้อมูลกรมโรงงานอุตสาหกรรม ณ กุมภาพันธ์ 2548

- 1) ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์เพื่อป้อนตลาดโรงงานประกอบรถยนต์ (Original Equipment Manufacture: OEM) โดยจะเป็นชิ้นส่วนที่ผู้ประกอบการรถยนต์ผลิตเอง หรือว่าจ้างให้ผู้ผลิตรายอื่นๆ ทำการผลิต ซึ่งจะต้องผ่านมาตรฐานที่ผู้ประกอบการรถยนต์กำหนดไว้ ผู้ผลิตในกลุ่มนี้ส่วนใหญ่จะมีความสัมพันธ์กับบริษัทผู้ประกอบรถยนต์ หรืออาจจะเป็นบริษัทในเครือของผู้ประกอบรถยนต์ ซึ่งเป็นผู้ประกอบการส่วนใหญ่ในอุตสาหกรรมนี้ (สัดส่วนประมาณ 77%)
- 2) ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์เพื่อป้อนตลาดอะไหล่โดยตรง (Replacement Equipment Manufacture: REM)
- 3) ผู้ผลิตชิ้นส่วนส่งต่อให้กับผู้ผลิตชิ้นส่วนอื่นๆ เพื่อนำไปประกอบอีกทอดหนึ่ง ผู้ผลิตชิ้นส่วนในกลุ่มนี้ไม่ได้จำหน่ายให้กับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์โดยตรง
- 4) ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์เพื่อการส่งออกโดยตรง
- 5) ผู้ผลิตชิ้นส่วนอะไหล่เทียมและปลอม

นอกจากนี้ หากพิจารณาการผลิตชิ้นส่วน จำแนกตามลักษณะการผลิต ได้เป็น 5 กลุ่ม คือ

- 1) การผลิตชิ้นส่วนเหล็กและโลหะอื่นๆ
- 2) การผลิตชิ้นส่วนพลาสติกและวัสดุที่อยู่ในประเภทเดียวกัน
- 3) การผลิตชิ้นส่วนยาง
- 4) การผลิตชิ้นส่วนอุปกรณ์ไฟฟ้า และอิเล็กทรอนิกส์
- 5) การผลิตชิ้นส่วนอื่นๆ ได้แก่ ปะเก็น ไส้กรอง กระจกนิรภัย เป็นต้น

โครงสร้างการตลาดชิ้นส่วนยานยนต์

ปริมาณและมูลค่าการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์รวมในปี 2547 เทียบกับปี 2546

ปริมาณ: คัน มูลค่า: ล้านบาท

ประเภทชิ้นส่วนยานยนต์ (ล้านบาท)	ปี 2547		ปี 2546		อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)		ดุลการค้า	
	การนำเข้า	การส่งออก	การนำเข้า	การส่งออก	การนำเข้า	การส่งออก	ปี 2547	ปี 2546
	รวม	รวม	รวม	รวม	รวม	รวม		
ชิ้นส่วนยานยนต์รวม	100,435	56,881	88,066	39,779	14.0	43.0	-43,554	-48,287
- ตลาดญี่ปุ่น	68,831	11,845	60,706	9,626	13.4	23.1	-56,986	-51,080
- สัดส่วน (%)	68.5	20.8	68.9	24.2				

ที่มา : กรมศุลกากร (รวบรวมและประมวลผลโดย สถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง)

โดยสรุป จากตารางจะเห็นได้ว่าไทยนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์จากญี่ปุ่นในสัดส่วนกว่า ร้อยละ 68 ซึ่งนับว่าเป็นตลาดนำเข้าใหญ่ของไทยอยู่แล้ว แม้ว่าอัตราภาษีในปัจจุบันอยู่ในระดับเฉลี่ย ร้อยละ 12 อย่างไม่ได้ดี ก็มีการส่งออกไปยังตลาดญี่ปุ่นกว่าร้อยละ 20 ซึ่งน่าจะเป็นการจำหน่ายให้บริษัทแม่ในประเทศญี่ปุ่น เมื่อพิจารณาคุณลักษณะการขึ้นส่วนยานยนต์แล้วไทยยังขาดคุณลักษณะทั้งในภาพรวม และในตลาดญี่ปุ่น

รายการชิ้นส่วนยานยนต์ที่เป็นประเด็นปัญหาในการเจรจาต่อรองกับญี่ปุ่น มี 5 รายการ ได้แก่

- เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบเคลื่อนตรงหรือลูกสูบหมุนชนิด จุดระเบิดด้วยประกายไฟ มีความจุของกระบอกสูบเกิน 250 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 1,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร (HS 8407.33)
- เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบเคลื่อนตรงหรือลูกสูบหมุนชนิด จุดระเบิดด้วยประกายไฟ มีความจุของกระบอกสูบเกิน 1,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร (HS 8407.34)
- เครื่องยนต์ชนิดที่ใช้ขับเคลื่อนพาหนะขนส่งบุคคล (HS 8408.20)
- ส่วนประกอบที่เหมาะสมสำหรับใช้เฉพาะหรือส่วนใหญ่ ใช้กับเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบที่จุดระเบิดด้วยประกายไฟ (HS 8409.91)
- ส่วนประกอบที่เหมาะสมสำหรับใช้เฉพาะหรือส่วนใหญ่ ใช้กับเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบที่จุดระเบิดด้วยประกายไฟอื่นๆ นอกเหนือจาก HS 8409.91 (HS 8409.99)

ปริมาณและมูลค่าการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ในปี 2547 เทียบกับปี 2546

ปริมาณ: หน่วย มูลค่า: ล้านบาท

ประเภทชิ้นส่วน ยานยนต์ (อัตราภาษี ศุลกากร)*	ปี 2547		ปี 2546		อัตราการ เปลี่ยนแปลง (%)		ตลาดนำเข้าหลัก (%สัดส่วน)
	ปริมาณ (หน่วย)	มูลค่า (ล้านบาท)	ปริมาณ (หน่วย)	มูลค่า (ล้านบาท)	ปริมาณ	มูลค่า	
- HS 8407.33 (Effective Rate = 29.3%)	9,660	58.4	6,423	58.3	50.4	0.3	ญี่ปุ่น (96.9%) เคนยา (0.94%) จีน (0.80%) อื่นๆ (เช่น ออสเตรเลีย, เกาหลี เป็นต้น)

ประเภทชิ้นส่วน ยานยนต์ (อัตราภาษี ศุลกากร)*	ปี 2547		ปี 2546 (ล้านบาท)		อัตราการ เปลี่ยนแปลง (%)		ตลาดนำเข้าหลัก (%สัดส่วน)
	ปริมาณ (หน่วย)	มูลค่า (ล้านบาท)	ปริมาณ (หน่วย)	มูลค่า (ล้านบาท)	ปริมาณ	มูลค่า	
- HS 8407.34 (Effective Rate = 10.2%)	632,938	4,300.2	447,132	4,549.1	41.6	-5.5	ญี่ปุ่น (72.7%) เยอรมนี (11.6%) ออสเตรเลีย (11.4%) อื่นๆ (เช่น เกาหลี, สหรัฐ เป็นต้น)
- HS 8408.20 (Effective Rate = 10.1%)	491,511	6,182.1	130,064	4,955.3	277.9%	24.8	ญี่ปุ่น (98.8%) จีน (0.3%) เกาหลี (0.2%) อื่นๆ (เช่น ลาว อังกฤษ เยอรมนี เป็นต้น)
- HS 8409.91 (Effective Rate = 15.6%)	17,294,293	8,689.1	14,533,046	6,172.6	19.0	40.8	ญี่ปุ่น (82.2%) อินโดนีเซีย (5.3%) จีน (3.5%) อื่นๆ (เช่น เยอรมนี บราซิล เป็นต้น)
- HS 8409.99 (Effective Rate = 13.9%)	30,940,329	14,335	31,909,244	14,858	-3.0	-3.5	ญี่ปุ่น (87.5%) อินโดนีเซีย (5.7%) สหรัฐฯ (2.1%) อื่นๆ (เวียดนาม จีน เป็นต้น)

* อกรขาเข้าตาม พ.ร.ก. = 30%, อกรขาเข้าปกติ = 10%

ที่มา : กรมศุลกากร (รวบรวมและประมวลผลโดย สถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง)

ปริมาณและมูลค่าการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ในปี 2547 เทียบกับปี 2546

ประเภทชิ้นส่วน ยานยนต์	ปี 2547		ปี 2546		อัตราการ เปลี่ยนแปลง (%)		ตลาดนำเข้าหลัก (%สัดส่วน)
	ปริมาณ (หน่วย)	มูลค่า (ล้านบาท)	ปริมาณ (หน่วย)	มูลค่า (ล้านบาท)	ปริมาณ	มูลค่า	
- HS 8407.33	3	75.3	50	44.0	-94.0	71.0	ลาว (92.6%) พม่า (7.4%) อื่นๆ (เช่น อังกฤษ, สหรัฐฯ เป็นต้น)
- HS 8407.34	26,022	952.4	24,851	490.0	4.7	94.3	มาเลเซีย (69.5%) เวียดนาม (11.8%) ฟิลิปปินส์ (11.7%) อื่นๆ (เช่น สิงคโปร์, เยอรมนี เป็นต้น)
- HS 8408.20	491,511	105,559	94,856	5,649	11.3%	-15.0%	แอฟริกาใต้ (22.8%) มาเลเซีย (22.6%) บราซิล (20.0%) อื่นๆ (เช่น อินเดีย อินโดนีเซีย เป็น ต้น)
- HS 8409.91	20,788,440	10,116	16,330,667	6,703	27.3	50.9	อินโดนีเซีย (29.5%) ญี่ปุ่น (15.2%) เวียดนาม (13.0%) อื่นๆ (เช่น สหรัฐฯ มาเลเซีย เป็นต้น)

ประเภทชิ้นส่วน ยานยนต์ (อัตราภาษี ศุลกากร)*	ปี 2547		ปี 2546		อัตราการ เปลี่ยนแปลง (%)		ตลาดนำเข้าหลัก (%สัดส่วน)
	ปริมาณ (หน่วย)	มูลค่า (ล้านบาท)	ปริมาณ (หน่วย)	มูลค่า (ล้านบาท)	ปริมาณ	มูลค่า	
- HS 8409.99	8,230,332	2,001	2,897,326	690	184.1	186.3	ญี่ปุ่น (42.2%) อินโดนีเซีย (14.7%) เวียดนาม (12.2%) อื่นๆ (อาร์เจนตินา มาเลเซีย เป็นต้น)

จากรายการจะเห็นได้ว่าไทยนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ใน 5 รายการดังกล่าวจากญี่ปุ่นเป็นส่วนใหญ่ ในสัดส่วนกว่า ร้อยละ 70 ทุกรายการ ขณะที่ไทยมีการส่งออกไปยังตลาดหลากหลายมากกว่าการนำเข้า และดุลการค้าของไทยใน 5 รายการดังกล่าว ไทยขาดดุลการค้าอยู่ 2 รายการ โดยในปี 2547 ขาดดุลกว่า 3 พันล้านบาท ในพิกัด 8407.34 และขาดดุล 1 หมื่นกว่าล้านบาท ในพิกัด 8409.99 ขณะที่มีการเกินดุลอยู่ 3 รายการ คือ พิกัด 8407.33 เกินดุล 10 กว่าล้านบาท พิกัด 8408.20 เกินดุล 3 พันกว่าล้านบาท และพิกัด 8409.91 เกินดุล 1 พันกว่าล้านบาท

นโยบายขยาย

○ กรณียานยนต์ ไทยมีการนำเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปจากญี่ปุ่น เป็นอันดับหนึ่งทั้งในรายการรถยนต์นั่งที่มีขนาดมากกว่า 3000 ซีซี และไม่เกิน 1500 ซีซี ขณะเดียวกันไทยก็เป็นฐานการผลิตที่สำคัญของญี่ปุ่น โดยไทยมีการผลิตรถยนต์นั่งในขนาดต่ำกว่า 1500 ซีซี เป็นส่วนใหญ่ ขณะที่รถยนต์นั่งที่มีขนาดใหญ่จะมีสัดส่วนการผลิตลดลงเป็นลำดับตามขนาดของรถยนต์ ทั้งนี้ รถยนต์นั่งขนาดมากกว่า 3000 ซีซี ไทยผลิตได้น้อยมากในปัจจุบัน คือ ในปี 2547 มีการผลิตเพียง 39 คัน ลดลงจาก 82 คัน ในปี 2546 (ลดลงกว่าร้อยละ 50) ขณะเดียวกันก็มีการนำเข้าในปี 2547 ทั้งสิ้นจำนวน 14,545 คัน จากญี่ปุ่น 6,258 คัน และเยอรมนี 3,749 คัน จึงสรุปได้ว่าในส่วนของรถยนต์นั่งขนาดมากกว่า 3000 ซีซี ไทยยังคงพึ่งพิงการนำเข้าจากต่างประเทศมากกว่าผลิตเองในประเทศ และมีการนำเข้าจากญี่ปุ่นเป็นส่วนใหญ่ (อย่างไรก็ดี ไทยก็มีการนำเข้าจากประเทศอื่นด้วย จึงน่าที่จะใช้โอกาสนี้พิจารณาปรับอัตราภาษีในลักษณะ MFN))

○ กรณีชิ้นส่วนยานยนต์ จะเห็นได้ว่ารายการชิ้นส่วนยานยนต์ที่เป็นประเด็นปัญหากับญี่ปุ่น คือ ชิ้นส่วนยานยนต์ในส่วนของเครื่องยนต์ และส่วนประกอบของเครื่องยนต์ ซึ่งจากการวิเคราะห์ ปริมาณการค้าระหว่างประเทศในรายการดังกล่าว พบว่า รายการเหล่านั้นไทยนำเข้าจากญี่ปุ่นเป็น ส่วนใหญ่อยู่แล้ว โดยสัดส่วนตลาดนำเข้ากว่าร้อยละ 70 เป็นตลาดญี่ปุ่น อย่างไรก็ตาม ไทยมีการ เกินดุลในบางรายการ ได้แก่ เครื่องยนต์ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 250 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ ไม่เกิน 1,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร เครื่องยนต์ชนิดที่ใช้ขับเคลื่อนพาหนะขนส่งบุคคล และ ส่วนประกอบที่เหมาะสมสำหรับใช้เฉพาะหรือส่วนใหญ่ ใช้กับเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบที่ จุกระเบิดด้วยประกายไฟ เป็นต้น ซึ่งชี้ให้เห็นว่าในรายการดังกล่าวไทยมีความสามารถในการ แข่งขันได้ ขณะที่รายการเครื่องยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบเกิน 1,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร และ ส่วนประกอบที่ใช้กับเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบที่จุกระเบิดด้วยประกายไฟอื่นๆ นั้น ไทย ขาดดุลการค้า ชี้ให้เห็นว่าในรายการดังกล่าวไทยยังไม่สามารถแข่งขันได้ และยังคงอาศัยการ นำเข้าจากต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งตลาดนำเข้าหลัก คือ ญี่ปุ่น (มากกว่าร้อยละ 70)

○ ทิศทางอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของโลก มีแนวโน้มในการ ควบรวมกิจการของ ผู้ผลิตยานยนต์รายใหญ่ของโลก เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องเช่น Renault-Nissan และ Chrysler-Benz ทำให้บทบาทของบริษัทข้ามชาติในฐานะผู้ผลิตลดความสำคัญลง ขณะที่ความสำคัญของ Brand และ การ Outsource การผลิตชิ้นส่วนมีความสำคัญเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งแนวโน้มในอนาคตของ อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ จะมีทิศทางไปในลักษณะของการร่วมมือกันในการ ผลิตยานยนต์ตาม Value Chain ที่มีการเชื่อมโยงอุตสาหกรรมชิ้นส่วน ส่วนประกอบยานยนต์และ ยานยนต์ ในลักษณะของการสนับสนุนธุรกิจซึ่งกันและกัน ซึ่งจะส่งผลให้เกิดการเพิ่มโอกาสของ การร่วมทุนข้ามพรมแดนกันมากขึ้น เช่น บริษัท Daewoo อาจจัดหาเครื่องยนต์มาจากบริษัท Holden (GM) ในออสเตรเลีย หรือบริษัทผลิตรถบรรทุกในเกาหลีจัดหาเครื่องยนต์มาจากบริษัทใน ญี่ปุ่น เป็นต้น ดังนั้น ผู้ประกอบการไทยจึงควรคำนึงถึงโอกาสของการทำ FTA กับประเทศต่างๆ ในการแสวงหาประโยชน์จากการเชื่อมโยงเครือข่ายอุตสาหกรรมดังกล่าว เพื่อมุ่งไปสู่จุดหมายการ เป็นศูนย์กลางรถยนต์ในเอเชีย (Detroit of Asia)

สถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง

พฤษภาคม 2548