

T

# The Impacts of Indonesia's Automotive Production Policy on Automotive Industry and Economy of Thailand

Aat Pisanwanich<sup>1,\*</sup>

## Abstract

This study aims to explore potential impacts on Thailand's automotive and parts industry and overall economy if Indonesia could produce cars as targeted in its national automotive policy. To study the impacts of such policy, statistical tools and the views of entrepreneurs in the automotive and parts industry having trade and investment with Indonesia are taken into account. The study has 2 parts: the first part is the quantitative study which evaluates benefits and impacts on the automotive and parts industry of Thailand as well as to the overall economy of the country. The tools used for this evaluation are the Inter-Country Input-Output (ICIO) of the OECD, the Input-Output (IO) of the Office of National Economic and Social Development Board of Thailand, and the ASEAN macroeconomic forecasting model, which is developed by the Center for International Trade Studies of the University of the Thai Chamber of Commerce. The second part of the study is the qualitative analysis focusing on relevant entrepreneurs' opinions on benefits, impacts, opportunities and challenges from the automotive production policy of Indonesia.

**Keywords:** impacts, automotive and parts, national automotive policy, Indonesia, economy of Thailand

---

<sup>1</sup> Center for International Trade Studies, University of the Thai Chamber of Commerce, Bangkok, Thailand.  
International Trade, School of Economics, University of the Thai Chamber of Commerce, Bangkok, Thailand.

\* Corresponding author. E-mail: aat\_pisan@hotmail.co.th



# ผลกระทบจากนโยบายการผลิตรถยนต์ ของอินโดนีเซียต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ และเศรษฐกิจของไทย

อัทธ์ พิศาลวานิช<sup>1\*</sup>

## บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้เป็นการศึกษาถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนของไทย รวมถึงเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศไทย ถ้าประเทศอินโดนีเซียสามารถผลิตรถยนต์ได้ตามเป้าหมายของนโยบายรถยนต์แห่งชาติ ในการศึกษาผลกระทบ ผู้ศึกษาได้ประเมินผลกระทบโดยใช้เครื่องมือทางสถิติและความคิดเห็นของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนที่มีการค้าการลงทุนกับอินโดนีเซีย สำหรับรายละเอียดของงานวิจัยได้แบ่งเป็น 2 ส่วน โดยส่วนแรกเป็นการศึกษาประโยชน์และผลกระทบที่เกิดขึ้นในเชิงปริมาณ ซึ่งเป็นการประเมินประโยชน์และผลกระทบต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ และชิ้นส่วนของไทย รวมทั้งเศรษฐกิจไทยในเชิงตัวเลข โดยผลการศึกษาประกอบด้วย 2 ส่วนย่อยคือ ผลการศึกษาประโยชน์และผลกระทบต่ออุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนของไทย และผลการศึกษาประโยชน์และผลกระทบต่อภาพรวมเศรษฐกิจของไทย โดยเครื่องมือที่นำมาใช้ในการประเมินผลกระทบ ได้แก่ Inter-Country Input-Output (ICIO) ของ OECD ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตของไทย ซึ่งจัดทำโดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และแบบจำลองเศรษฐกิจมหภาคอาเซียน ซึ่งพัฒนาโดยศูนย์ศึกษาการค้าระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย สำหรับส่วนที่ 2 คือการศึกษาประโยชน์และผลกระทบที่เกิดขึ้นในเชิงคุณภาพ ซึ่งเป็นการศึกษาถึงประโยชน์ ผลกระทบ โอกาส และอุปสรรคในการเข้าใช้ประโยชน์หรือรับมือกับนโยบายการผลิตรถยนต์ของอินโดนีเซีย จากความคิดเห็นของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย

**คำสำคัญ:** ผลกระทบ รถยนต์และชิ้นส่วน นโยบายรถยนต์แห่งชาติ อินโดนีเซีย เศรษฐกิจไทย

<sup>1</sup> ศูนย์ศึกษาการค้าระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย กรุงเทพมหานคร

กลุ่มวิชาการค้าระหว่างประเทศ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย กรุงเทพมหานคร

\* Corresponding author. E-mail: aat\_pisan@hotmail.co.th

## บทนำ

อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนเป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่มีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจไทย ดังเห็นได้จากมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนในปี 2558 ที่สูงถึง 294,397 ล้านบาท และมูลค่าการส่งออกที่สูงถึง 863,828 ล้านบาทในปี 2558 ประกอบกับรัฐบาลปัจจุบันซึ่งมี พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นนายกรัฐมนตรีได้มีแผนพัฒนา 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายเพื่อเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจในอนาคต โดยมีอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วน เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมเป้าหมาย ภายใต้ชื่อ “อุตสาหกรรมรถยนต์สมัยใหม่” โดยมีเป้าหมายเพื่อเป็นมาตรการระยะยาวที่จะกำหนดทิศทางการปรับโครงสร้างด้านการผลิต ของประเทศให้มีประสิทธิภาพ มีความสามารถในการแข่งขัน มีการสร้างงานคุณภาพ และมีการสนับสนุนเศรษฐกิจภูมิภาคอย่างเป็นระบบต่อเนื่อง และยั่งยืน จากที่กล่าวในข้างต้นเห็นได้ว่า อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของไทยในปัจจุบันและในอนาคต โดยปัจจุบัน (2558) ประเทศไทยผลิตสามารถผลิตรถยนต์ได้ 1,913,002 คัน แบ่งเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล 760,688 คัน รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ 1,152,314 คัน (ASEAN Automotive Federation, n.d.)

อย่างไรก็ตามไม่ใช่เพียงประเทศไทยที่มองว่า อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนเป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศและมีนโยบายและมาตรการต่าง ๆ ในการส่งเสริมศักยภาพในการแข่งขัน แต่ประเทศอื่น ๆ ก็มีอุตสาหกรรมดังกล่าวเป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายเช่นกัน โดยเฉพาะประเทศอินโดนีเซียที่มีปริมาณการผลิตรถยนต์เป็นอันดับ 2 ในอาเซียน

รองจากไทย เป็นตลาดรถยนต์ขนาดใหญ่ และมีอัตราการเติบโตของตลาดเร็วที่สุดในอาเซียน ทำให้จำเป็นต้องเพิ่มกำลังการผลิตมากขึ้น รวมถึงรัฐบาลอินโดนีเซียมีแผนพัฒนาอุตสาหกรรมที่ชัดเจน โดยจัดทำเป็นนโยบายรถยนต์แห่งชาติ (Indonesia’s National Automotive Policy) เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ให้เข้มแข็งทั้งด้านการผลิตรถยนต์ (Motor Vehicle Produced) ด้านฐานการผลิต (Production Base) ด้านเทคโนโลยี (Mastery of Technology) ด้านอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ (Component Industry Capability) โดยมีเป้าหมายผลิตรถยนต์ 1,945,307 คันในปี 2563 และ 3,132,936 คัน (Asian Briefing, n.d.) ในปี 2568 ขณะที่ในปี 2558 อินโดนีเซียสามารถผลิตรถยนต์ได้ 1,098,780 คัน แบ่งเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล 824,445 คัน รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ 274,335 คัน นอกจากนี้ รัฐบาลอินโดนีเซียยังมีการกำหนด Product Champion ที่มีความคล้ายคลึงกับไทยคือ Low cost green car ดังนั้นอินโดนีเซียจึงเป็นคู่แข่งที่สำคัญของไทย ซึ่งจากที่กล่าวในข้างต้นจึงจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องศึกษาผลกระทบจากนโยบายรถยนต์ของอินโดนีเซีย รวมถึงหาแนวทางแสวงหาประโยชน์จากนโยบายดังกล่าว เพื่อเปลี่ยนอินโดนีเซียจากคู่แข่งเป็นคู่ค้า และมีการเติบโตของอุตสาหกรรมร่วมกันอย่างยั่งยืน

## วัตถุประสงค์

1. ศึกษาประโยชน์และผลกระทบจากเป้าหมายการผลิตรถยนต์ภายใต้นโยบายรถยนต์ของอินโดนีเซียต่ออุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนของไทย
2. ศึกษาผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทย ถ้าอินโดนีเซียสามารถผลิตรถยนต์ได้ตามเป้าหมาย

## ขอบเขตการวิจัย

การศึกษานี้มีขอบเขตการศึกษาครอบคลุมนโยบายรถยนต์แห่งชาติของอินโดนีเซียเฉพาะในด้านการผลิตรถยนต์ตามเป้าหมายของอินโดนีเซีย ว่าส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ขึ้นส่วนยานยนต์และเศรษฐกิจของไทยอย่างไร แต่ยังไม่ได้มีการศึกษาในประเด็นเป้าหมายการเป็นฐานการผลิตรถยนต์ การพัฒนาเทคโนโลยี การผลิตและการออกแบบของอินโดนีเซีย และการจัดหาและผลิตขึ้นส่วนรถยนต์

## วิธีการวิจัย

การศึกษาในบทความนี้เป็นการศึกษาประโยชน์และผลกระทบจากเป้าหมายการผลิตรถยนต์ภายใต้นโยบายรถยนต์แห่งชาติของอินโดนีเซียต่ออุตสาหกรรมรถยนต์และขึ้นส่วนและเศรษฐกิจของไทย วิธีในการศึกษาแบ่งเป็น 2 ส่วนหลัก คือ การศึกษาในเชิงปริมาณ และการศึกษาในเชิงคุณภาพ โดยการศึกษาเชิงปริมาณเป็นการประเมินประโยชน์และผลกระทบที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมรถยนต์และขึ้นส่วนและเศรษฐกิจของไทยในเชิงตัวเลข ถ้าอินโดนีเซียสามารถผลิตรถยนต์ได้ตามเป้าหมายในแผนพัฒนารยนต์แห่งชาติ ขณะที่การศึกษาเชิงคุณภาพเป็นการศึกษาประโยชน์ ผลกระทบโอกาส อุปสรรคในการใช้ประโยชน์/รับมือปัญหา จากความคิดเห็นของผู้ประกอบการผลิตรถยนต์ และขึ้นส่วน ที่มีการลงทุนและการค้ากับอินโดนีเซีย ซึ่งวิธีการศึกษาในแต่ละส่วนมีรายละเอียดดังนี้

### 1. ประโยชน์และผลกระทบในเชิงปริมาณ

ผู้ศึกษาได้แบ่งขั้นตอนการศึกษาเป็น 2 ส่วนหลัก คือ การศึกษาประโยชน์และผลกระทบจาก

เป้าหมายการผลิตรถยนต์ภายใต้นโยบายรถยนต์แห่งชาติของอินโดนีเซียต่ออุตสาหกรรมรถยนต์และขึ้นส่วนของไทย ซึ่งประเมินจากค่าเฉลี่ยของอัตราการขยายตัว และหดตัวในด้านต่าง ๆ ซึ่งคาดการณ์โดยผู้เกี่ยวข้องกับการนโยบาย และส่วนที่ 2 คือการศึกษาผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทยในด้านต่าง ๆ ถ้าอินโดนีเซียสามารถผลิตรถยนต์ได้ตามเป้าหมาย ซึ่งวิเคราะห์ผลกระทบโดยใช้ตารางปัจจัยการผลิตของไทย Inter-Country Input-Output และแบบจำลองเศรษฐกิจมหภาคอาเซียน ซึ่งวิธีการศึกษาในแต่ละส่วนมีรายละเอียดดังนี้

### 1.1 ประโยชน์และผลกระทบจากเป้าหมายการผลิตรถยนต์ภายใต้นโยบายรถยนต์แห่งชาติของอินโดนีเซียต่ออุตสาหกรรมรถยนต์และขึ้นส่วนของไทย

วิธีการศึกษาในส่วนนี้เป็นการศึกษาประโยชน์และผลกระทบจากเป้าหมายการผลิตรถยนต์ภายใต้นโยบายรถยนต์แห่งชาติของอินโดนีเซียต่ออุตสาหกรรมรถยนต์และขึ้นส่วนของไทย โดยผู้ศึกษาใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการประเมินประโยชน์และผลกระทบในเชิงตัวเลขจากการคาดการณ์ของผู้ประกอบการไทยในอุตสาหกรรมรถยนต์และขึ้นส่วนที่มีการค้าและการลงทุนกับประเทศอินโดนีเซียจำนวน 297 ราย หรือร้อยละ 43 ของผู้ประกอบการทั้งหมด โดยประเด็นคำถามในแบบสอบถามได้ให้ผู้ประกอบการแต่ละรายคาดการณ์อัตราการขยายตัว/อัตราการหดตัวหรือการเปลี่ยนแปลงที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในด้านต่าง ๆ เช่น ปริมาณการผลิต การส่งออก การนำเข้า การจ้างงาน ต้นทุนการผลิต และผลตอบแทนการผลิตของอุตสาหกรรมรถยนต์และขึ้นส่วนของไทยว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงอย่างไร ด้านนโยบายการผลิตรถยนต์ของอินโดนีเซียสำเร็จตาม

เป้าหมาย คือ สามารถการผลิตรถยนต์ 1,945,307 คัน ในปี 2563 และ 3,132,936 คันในปี 2568 หลังจากนั้นผู้ศึกษาได้นำผลการประเมินดังกล่าวมาคำนวณค่าเฉลี่ยเพื่อสรุปเป็นประโยชน์และผลกระทบในด้านต่าง ๆ ที่ อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนของไทยได้รับ

**1.2 ประโยชน์และผลกระทบ ต่อเศรษฐกิจไทยในด้านต่าง ๆ ถ้าอินโดนีเซียสามารถผลิตรถยนต์ได้ตามเป้าหมาย**

การวิเคราะห์ผลกระทบในส่วนนี้เป็นการวิเคราะห์ประโยชน์ และผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทยในด้านต่าง ๆ ถ้าอินโดนีเซียสามารถผลิตรถยนต์ได้ 1,945,307 คันในปี 2563 และ 3,132,936 คันในปี 2568 ตามเป้าหมาย โดยในการประเมินในส่วนนี้ผู้ศึกษาได้แบ่งแนวทางการวิเคราะห์เป็น 3 ส่วน คือ

**1) ประโยชน์ และผลกระทบ ต่อเศรษฐกิจไทยที่ได้รับผลสืบเนื่องจากอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนของไทย**

สำหรับวิธีการศึกษาในส่วนนี้เป็นการวิเคราะห์ว่าหลังจากอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนได้รับประโยชน์และผลกระทบจากนโยบายการผลิตรถยนต์ของอินโดนีเซีย จะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทยอย่างไร โดยการศึกษาผลกระทบในส่วนนี้เป็นการนำผลกระทบต่ออุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนจากการประเมินของผู้ประกอบการในหัวข้อ 4.1.1 ไปวิเคราะห์ผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทย โดยใช้ตารางปัจจัยการผลิตของไทย<sup>1</sup>

ปี 2553 (เป็นปีล่าสุดที่มีการจัดทำ) ซึ่งจัดทำโดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำหรับโครงสร้างและแนวคิดในการคำนวณผลกระทบโดยใช้ตารางปัจจัยการผลิตของไทยมีแนวทางการคำนวณผลกระทบดังนี้

โครงสร้างตารางปัจจัยการผลิตของไทยสามารถอธิบายใน 2 ลักษณะ คือโครงสร้างตามแนวนอน และโครงสร้างตามแนวตั้ง โดยโครงสร้างตามแนวนอนแสดงมูลค่าผลผลิตหรือความต้องการสินค้าของผู้ผลิตและผู้บริโภค ซึ่งสามารถเขียนในรูปแบบสมการดังนี้

$$\sum_{j=1}^n X_{ij} + F_i = X_i \quad (i = 1, 2, \dots, n)$$

- โดยที่  $X_{ij}$  = ความต้องการสินค้าอุตสาหกรรม  $i$  เพื่อการผลิตสินค้าของอุตสาหกรรม  $j$
- $X_i$  = มูลค่าผลผลิตของอุตสาหกรรม  $i$
- $F_i$  = อุปสงค์ขั้นสุดท้ายที่มีต่อสินค้าอุตสาหกรรม  $i$

ในการทำงานเดียวกันโครงสร้างในแนวตั้งจะแสดงถึงโครงสร้างการใช้จ่าย (หรือต้นทุน) การผลิตสินค้าอุตสาหกรรม  $j$  คือ

$$\sum_{i=1}^n X_{ij} + V_j = X_j \quad (j = 1, 2, \dots, n)$$

โดยที่  $V_j$  = มูลค่าเพิ่มของสาขาการผลิต สมมติให้การใช้ปัจจัยการผลิต (Input) เป็นสัดส่วนโดยตรงกับมูลค่าของผลผลิต (Output) จะได้ว่า

$$X_{ij} = a_{ij} X_j$$

หรือ  $a_{ij} = \frac{X_{ij}}{X_j}$

<sup>1</sup> ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตของไทยเป็นตารางที่แสดงมูลค่าการผลิต และโครงสร้างการใช้วัตถุดิบ แรงงาน ผลตอบแทนค่าเสื่อม และภาษีทางอ้อมสุทธิที่เกิดขึ้นกระบวนการผลิตของอุตสาหกรรมต่าง ๆ ของไทย รวมทั้งแสดงถึงการขายสินค้าของอุตสาหกรรมต่าง ๆ ของไทย ไปยังผู้ผลิตเพื่อนำไปใช้เป็นวัตถุดิบ และผู้บริโภคประเภทต่าง ๆ

โดยที่  $a_{ij}$  จะเรียกว่า ค่าสัมประสิทธิ์การผลิต (Input or Technical Coefficients) ของแต่ละปัจจัยที่ใช้ในการผลิตสินค้าอุตสาหกรรม  $j$

จากความสัมพันธ์ที่แสดงข้างต้น อธิบายในรูปเมตริกซ์ (Matrix Form) และสูตรในการคำนวณผลกระทบได้ดังนี้

$$X = AX + F$$

หรือ 
$$X = (I - A)^{-1} F$$

$$\text{โดยที่ } X = \begin{pmatrix} X_1 \\ X_2 \\ \vdots \\ X_n \end{pmatrix} \quad ; \quad F = \begin{pmatrix} F_1 \\ F_2 \\ \vdots \\ F_n \end{pmatrix}$$

$$A = \begin{pmatrix} a_{11} & a_{12} & \dots & a_{1n} \\ a_{21} & a_{22} & \dots & a_{2n} \\ \vdots & \vdots & \ddots & \vdots \\ a_{n1} & a_{n2} & \dots & a_{nn} \end{pmatrix}$$

โดยที่

$(I - A)^{-1}$  คือ Leontief Inverse Matrix หรือ Inverse Matrix ซึ่งตั้งชื่อให้ตาม Prof. Wassily W. Leontief ผู้คิดค้นทฤษฎี Input-Output Inverse Matrix ที่นับเป็นหัวใจสำคัญในการใช้วิเคราะห์ระบบเศรษฐกิจด้วยตาราง I/O

$F_n$  คือ อุปสงค์ขั้นสุดท้าย/การผลิตที่เปลี่ยนแปลงไปของสินค้า  $n$  เช่น การบริโภคครัวเรือน การลงทุน ค่าใช้จ่ายภาครัฐ การส่งออก และการนำเข้า เป็นต้น

$X_n$  คือ มูลค่าการผลิตที่เปลี่ยนแปลงของสินค้าต่างๆ ที่เปลี่ยนแปลงไปจากการเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์ขั้นสุดท้าย/การผลิต

จากสูตรคำนวณผลกระทบโดยใช้ตารางปัจจัยการผลิตข้างต้นผู้ศึกษาจะนำผลกระทบต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ที่ได้จากการศึกษาในหัวข้อ 4.1.1 ไปคำนวณเป็นมูลค่าการผลิตของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนที่เปลี่ยนแปลงไป หลังจากนั้นจะนำมูลค่าที่เปลี่ยนแปลงไปวิเคราะห์ผลกระทบโดยนำไปแทนในค่า  $F_n$  และนำไปคูณกับ Leontief Inverse Matrix ซึ่งผลที่ได้แสดงมูลค่าการผลิตของกิจกรรมการผลิตต่าง ๆ ในระบบเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงไป หลังจากนั้นนำผลที่ได้ในแต่ละกิจกรรมไปคูณกับสัดส่วนมูลค่าเพิ่มต่อมูลค่าการผลิตของแต่ละกิจกรรม ซึ่งได้จากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต โดยผลที่ได้แสดงมูลค่าเพิ่มที่เปลี่ยนแปลงไปในแต่ละกิจกรรม และเมื่อรวมมูลค่าเพิ่มในแต่ละกิจกรรมก็จะได้ มูลค่าเพิ่มหรือ GDP ของประเทศที่เปลี่ยนแปลงไป

## 2) ประโยชน์และผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทย จากอุตสาหกรรมรถยนต์ในอินโดนีเซียมีการพึ่งพาวัตถุดิบของไทยมากขึ้น

การศึกษาผลกระทบในส่วนนี้ เป็นการศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากอินโดนีเซียสามารถผลิตรถยนต์ได้ตามเป้าหมายว่าจะส่งผลให้มีการใช้วัตถุดิบแต่ละประเภทจากไทยเพิ่มขึ้นเท่าใด และการส่งออกวัตถุดิบเหล่านี้ไปอินโดนีเซียได้เพิ่มขึ้นจะส่งผลให้ GDP ไทยเพิ่มขึ้นเท่าใด โดยการประเมินผลกระทบในส่วนนี้ผู้ศึกษาจะนำปริมาณการผลิตที่เพิ่มขึ้นจากการผลิตรถยนต์ได้ตามเป้าหมาย มาคำนวณเป็นมูลค่าการผลิตที่เปลี่ยนแปลงไปของอุตสาหกรรมรถยนต์อินโดนีเซีย หลังจากนั้นนำมูลค่าที่เปลี่ยนแปลงไปของอุตสาหกรรมรถยนต์อินโดนีเซีย ไปประเมินผลกระทบ

โดยใช้ ตาราง Inter-Country Input-Output (ICIO)<sup>2</sup> ปี 2554 (เป็นปีล่าสุดที่มีการจัดทำ) ของ OECD สำหรับแนวคิด และวิธีในการคำนวณผลกระทบจาก Inter-Country Input-Output จะเป็นแนวคิดเดียวกับ ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตของไทย แต่มีข้อแตกต่างในส่วนของกิจกรรมการผลิตที่จำแนก กิจกรรมการผลิตของประเทศ ๆ ในโลก ขณะที่ตาราง ปัจจัยการผลิตและผลผลิตของไทยจำแนกกิจกรรม การผลิตเฉพาะของประเทศไทย โดยในการศึกษา ผลกระทบผู้ศึกษาได้แบ่งกรณีศึกษาเป็น 2 กรณี คือ

กรณีที่ 1 อินโดนีเซียสามารถผลิตรถยนต์ ได้ 1,945,307 คัน ตามเป้าหมาย ในปี 2563

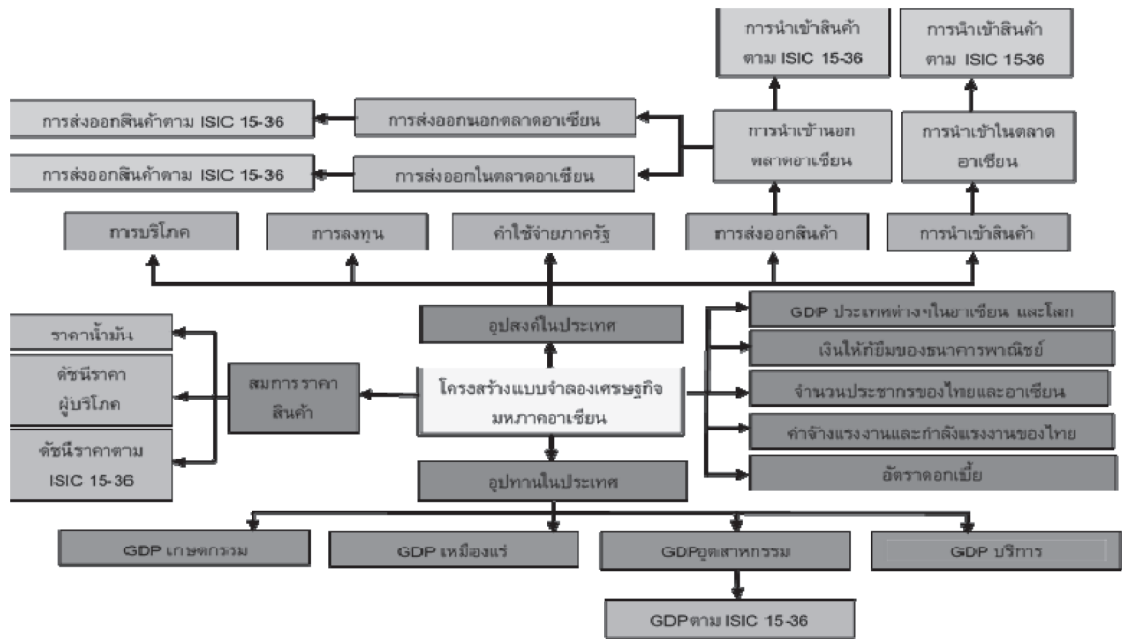
กรณีที่ 2 อินโดนีเซียสามารถผลิตรถยนต์ ได้ 3,132,936 คัน ตามเป้าหมาย ในปี 2568

### 3) ประโยชน์และผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทย จากการเติบโตของเศรษฐกิจอินโดนีเซีย

การศึกษาประโยชน์และผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทยจากการเติบโตของเศรษฐกิจอินโดนีเซีย เป็นการวิเคราะห์ผลทางอ้อมเพื่อดูว่าเมื่อเศรษฐกิจอินโดนีเซียเติบโตจากนโยบายการผลิตรถยนต์จะส่งผลประโยชน์ และผลกระทบอย่างไรต่อเศรษฐกิจไทย โดยในการศึกษาจะทำการประเมินผลกระทบจากนโยบายรถยนต์ของอินโดนีเซียต่อ GDP อินโดนีเซีย โดยใช้ ตาราง Inter-Country Input-Output (ICIO) ของ OECD หลังจากนั้นนำผลที่ได้มาศึกษาผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทยผ่านแบบจำลองเศรษฐกิจมหภาค อาเซียน (ASEAN Macroeconomic Model)<sup>3</sup> ซึ่งพัฒนาโดยศูนย์ศึกษาการค้าระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย โดยโครงสร้างสมการ สามารถสรุปได้ดังนี้

<sup>2</sup> Inter-Country Input-Output (ICIO) คือ ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตของประเทศต่างๆ ในโลก โดยข้อมูลในตาราง แสดงถึงการใช้วัตถุดิบของอุตสาหกรรม 1 ในประเทศ 1 ว่ามีการใช้วัตถุดิบจากในประเทศ และต่างประเทศเท่าไร รวมถึง มีการขายวัตถุดิบชั้นกลางไปประเทศต่าง ๆ เท่าไร

<sup>3</sup> แบบจำลองเศรษฐกิจมหภาคอาเซียน เป็นแบบจำลองเศรษฐกิจมหภาคของไทยที่เน้นสมการมูลค่าการส่งออกและนำเข้า ของไทยกับประเทศต่าง ๆ ในอาเซียน โดยจำแนกสินค้าอุตสาหกรรมตาม ISIC 2 หลัก โดยแบบจำลองประกอบด้วยสมการ เชิงพฤติกรรม (Behavioral Equations) 298 สมการ และสมการเอกลักษณ์ (Identities) 63 สมการ รวมสมการทั้งสิ้น 361 สมการ



ภาพที่ 1 โครงสร้างแบบจำลองเศรษฐกิจมหภาคอาเซียน

สำหรับการวิเคราะห์ผลกระทบจะแบ่งกรณีศึกษาเป็น 2 กรณี คือ

- กรณีที่ 1 อินโดนีเซียสามารถผลิตรถยนต์ ได้ 1,945,307 คัน ตามเป้าหมาย ในปี 2563
- กรณีที่ 2 อินโดนีเซียสามารถผลิตรถยนต์ ได้ 3,132,936 คัน ตามเป้าหมาย ในปี 2568

## 2. ประโยชน์และผลกระทบในเชิงคุณภาพ

วิธีการศึกษาในส่วนนี้เป็นการศึกษาประโยชน์และผลกระทบในเชิงคุณภาพ โดยผู้ศึกษาอาศัยแนวคิดการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคมาปรับใช้เพื่อเป็นเครื่องมือในการประเมินประโยชน์ และผลกระทบจากนโยบายรถยนต์ของอินโดนีเซียที่มีเป้าหมายการผลิตรถยนต์ 1,945,307 คันในปี 2563 และ 3,132,936 คันในปี 2568 สำหรับข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาได้มาจากการสำรวจความคิดเห็นของผู้ประกอบการไทยในอุตสาหกรรมรถยนต์

และชิ้นส่วนที่มีการค้าและการลงทุนกับประเทศอินโดนีเซียจำนวน 297 ราย เพื่อนำมาวิเคราะห์ถึงประโยชน์ ผลกระทบ ต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ไทย รวมถึงโอกาสและอุปสรรคในการใช้ประโยชน์หรือรับมือกับนโยบายการผลิตยนต์ของอินโดนีเซีย

## ผลการวิจัย

สำหรับผลการศึกษาประโยชน์และผลกระทบจากนโยบายการผลิตยนต์ของอินโดนีเซีย ผู้ศึกษาแบ่งผลการศึกษาเป็น 2 ส่วน ดังนี้

### 1. ผลการศึกษาในเชิงปริมาณ

ผลการศึกษาในบทความนี้เป็นการศึกษาสะท้อนถึงประโยชน์ และผลกระทบที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนของไทยในกลุ่มต่าง ๆ เช่น นักลงทุน ผู้ส่งออก และผู้นำเข้า และเศรษฐกิจไทยได้รับถ้าอินโดนีเซียสามารถผลิตรถยนต์ได้ตาม



เป้าหมาย โดยผลการศึกษาแบ่งเป็น 2 ส่วน คือผล การศึกษาประโยชน์และผลกระทบจากเป้าหมาย การผลิตรถยนต์ภายใต้นโยบายรถยนต์แห่งชาติของ อินโดนีเซียต่ออุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนของ ไทย และผลการศึกษาประโยชน์และผลกระทบ ต่อ เศรษฐกิจไทยในด้านต่าง ๆ ถ้าอินโดนีเซียสามารถผลิต รถยนต์ได้ตามเป้าหมาย ซึ่งผลการศึกษาในแต่ละส่วน มีรายละเอียดดังนี้

**1.1 ผลการศึกษาประโยชน์และผลกระทบ จากเป้าหมายการผลิตรถยนต์ภายใต้นโยบาย รถยนต์แห่งชาติของอินโดนีเซียต่ออุตสาหกรรม รถยนต์และชิ้นส่วนของไทย**

ผลการศึกษาในส่วนนี้เป็นการศึกษาประโยชน์ และผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับอุตสาหกรรม รถยนต์และชิ้นส่วนของไทย โดยผลการศึกษาในภาพ รวมทั้งอุตสาหกรรม พบว่า ถ้าอินโดนีเซียสามารถ ผลิตรถยนต์ได้ตามเป้าหมายผู้ประกอบการคาดว่าจะ มีปริมาณการผลิต การส่งออก การจ้างงาน และผล ตอบแทนมากขึ้น แต่มีปริมาณการนำเข้า และต้นทุน การผลิตลดลง ส่วนราคาไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับผล การศึกษาเฉพาะในส่วนนักลงทุนพบว่า นักลงทุนที่มี

การผลิตรถยนต์ในอินโดนีเซียจะมีปริมาณการผลิต และผลตอบแทนลดลง ขณะที่ประเด็นอื่น ๆ ไม่มีการ เปลี่ยนแปลง ส่วนนักลงทุนที่ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ใน อินโดนีเซียจะมีปริมาณการผลิต การขายสินค้า การ จ้างงานและผลตอบแทนมากขึ้น ขณะที่ประเด็นอื่น ๆ ไม่มีการเปลี่ยนแปลง สำหรับผลการศึกษาเฉพาะใน ส่วนผู้ส่งออกพบว่าผู้ส่งออกรถยนต์จะมีปริมาณการ ผลิต การส่งออก การจ้างงาน และผลตอบแทนที่ ลดลง ขณะที่มิต้นทุนการผลิตเพิ่มขึ้นและราคาไม่ เปลี่ยนแปลง ส่วนผู้ส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์มีปริมาณ การผลิต การส่งออก การจ้างงาน และผลตอบแทน ที่เพิ่มขึ้น ขณะที่มิต้นทุนการผลิตลดลงและราคาไม่ เปลี่ยนแปลง สำหรับผลการศึกษาเฉพาะในส่วนผู้นำ เข้ารถยนต์พบว่าปริมาณการผลิต การนำเข้า การจ้าง งานและผลตอบแทนจะเพิ่มขึ้น ขณะที่มิต้นทุนการ ผลิตที่ลดลงและราคาไม่เปลี่ยนแปลง ส่วนผู้นำเข้าชิ้น ส่วนยานยนต์พบว่าปริมาณการผลิต การนำเข้า การ จ้างงานและผลตอบแทนจะลดลง ขณะที่มิต้นทุนการ ผลิตที่เพิ่มขึ้นและราคาไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับอัตรา การขยายตัว/หดตัวของผู้ประกอบการแต่ละประเภท แสดงดังตารางที่ 1

**ตารางที่ 1** ผลการศึกษาประโยชน์และผลกระทบในเชิงปริมาณจากเป้าหมายการผลิตรถยนต์ภายใต้นโยบายรถยนต์แห่งชาติของอินโดนีเซียต่ออุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนของไทย

ปัจจัยที่ได้รับประโยชน์/ผลกระทบ	ภาพรวมทั้งอุตสาหกรรม	นักลงทุนไทยที่ผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนในอินโดนีเซีย		ผู้ส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนของไทย		ผู้นำเข้ารถยนต์และชิ้นส่วนของไทย	
		รถยนต์	ชิ้นส่วน	รถยนต์	ชิ้นส่วน	รถยนต์	ชิ้นส่วน
ปริมาณการผลิต	+7.50%	-23.33%	+17.50%	-14.89%	+14.83%	+10.00%	-14.89%
การส่งออก/ขายสินค้าไปประเทศอินโดนีเซีย	+ 9.04%	ไม่เปลี่ยนแปลง	+10.00%	-14.84%	+14.78%	ไม่เปลี่ยนแปลง	ไม่เปลี่ยนแปลง
การนำเข้า/ซื้อสินค้าจากประเทศอินโดนีเซีย	- 12.50%	ไม่เปลี่ยนแปลง	ไม่เปลี่ยนแปลง	ไม่เปลี่ยนแปลง	ไม่เปลี่ยนแปลง	+10.00%	-13.46%
การจ้างงาน	+2.56%	ไม่เปลี่ยนแปลง	+20.00%	-3.40%	+4.01%	+5.00%	-4.09%
ต้นทุนการผลิต	-0.42%	ไม่เปลี่ยนแปลง	ไม่เปลี่ยนแปลง	+6.19%	-6.21%	-5.00%	+6.25%
ผลตอบแทนการผลิต	+6.64%	-21.67%	+17.50%	-2.00%	+12.52%	+10.00%	-12.29%
ราคาสินค้า	ไม่เปลี่ยนแปลง	ไม่เปลี่ยนแปลง	ไม่เปลี่ยนแปลง	ไม่เปลี่ยนแปลง	ไม่เปลี่ยนแปลง	ไม่เปลี่ยนแปลง	ไม่เปลี่ยนแปลง

**หมายเหตุ:** อัตราการขยายตัว/หดตัวที่แสดงในตารางเป็นอัตราการขยายตัว/หดตัวเฉลี่ยของผู้ประกอบการที่ทำการสัมภาษณ์ และเครื่องหมาย + หมายถึงขยายตัว และเครื่องหมาย - หมายถึงหดตัว

**ที่มา:** วิเคราะห์และประมวลผลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการรถยนต์และชิ้นส่วนของไทย

## 1.2 ผลการศึกษาประโยชน์และผลกระทบ ต่อเศรษฐกิจไทยในด้านต่าง ๆ ถ้าอินโดนีเซียสามารถผลิตรถยนต์ได้ตามเป้าหมาย

ผลการศึกษาในส่วนนี้เป็นการศึกษาผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับเศรษฐกิจของไทย ถ้าอินโดนีเซียสามารถผลิตรถยนต์ได้ตามเป้าหมาย โดยผลการศึกษาได้แบ่งสาเหตุที่ทำให้เศรษฐกิจไทยเปลี่ยนแปลงเป็น 3 ส่วนโดยผลในแต่ละส่วนมีรายละเอียดดังนี้

### 1) ผลการศึกษาประโยชน์และผลกระทบ ต่อเศรษฐกิจไทยที่ได้รับผลกระทบสืบเนื่องจากอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนของไทย

ผลการศึกษาในส่วนนี้เป็นการนำผลกระทบที่อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนของไทยได้รับการที่อินโดนีเซียสามารถผลิตรถยนต์ได้ตามเป้าหมาย (ดังแสดงในตารางที่ 1 ในส่วนภาพรวมทั้งอุตสาหกรรม) ไปวิเคราะห์ผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทยหรือผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) โดยผลการศึกษาพบว่า การที่อินโดนีเซียสามารถผลิตรถยนต์ได้ตามเป้าหมายจะส่งผลให้ มูลค่า GDP ของไทยเพิ่มขึ้น 22,969 ล้านบาท หรือมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 0.17 มูลค่า GDP อุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น 14,366 ล้านบาท หรือมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 0.39 และ มูลค่า GDP ของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนเพิ่มขึ้น 6,862 ล้านบาท หรือมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 3.20

## 2) ผลการศึกษาประโยชน์และผลกระทบ ต่อเศรษฐกิจไทยจากอุตสาหกรรมรถยนต์ในอินโดนีเซียมีการพึ่งพาวัตถุดิบของไทยมากขึ้น

การศึกษาประโยชน์และผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทยจากอุตสาหกรรมรถยนต์ในอินโดนีเซียมีการพึ่งพาวัตถุดิบของไทยมากขึ้น เป็นการวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากอินโดนีเซียสามารถผลิตรถยนต์ได้ตามเป้าหมายว่าจะส่งผลให้มีการใช้วัตถุดิบแต่ละประเภทจากไทยเพิ่มขึ้นเท่าใด และการส่งออกวัตถุดิบเหล่านี้ไปอินโดนีเซียเพิ่มขึ้นจะส่งผลให้ GDP ไทยเพิ่มขึ้นเท่าใด ซึ่งผลจากการศึกษาได้แบ่งเป็น 2 กรณีคือ กรณีที่ 1 อินโดนีเซียสามารถผลิตรถยนต์ ได้ 1,945,307 คัน ตามเป้าหมายจะส่งผลให้อินโดนีเซียมีความต้องการใช้วัตถุดิบจากไทยเพิ่มขึ้น 65,052 ล้านบาท โดยประมาณ 39,915 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 61 เป็นการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ และจากการที่อินโดนีเซียนำเข้าวัตถุดิบจากไทยเพิ่มขึ้นส่งผลให้ GDP ของไทยขยายตัวได้ร้อยละ 0.14 หรือมีมูลค่าเท่ากับ 18,690 ล้านบาท สำหรับกรณีที่ 2 อินโดนีเซียสามารถผลิตรถยนต์ ได้ 3,132,936 คัน ตามเป้าหมายจะส่งผลให้อินโดนีเซียนำเข้าวัตถุดิบจากไทยเพิ่มขึ้น 112,557 ล้านบาท โดยชิ้นส่วนยานยนต์ยังคงเป็นวัตถุดิบที่อินโดนีเซียนำเข้ามากที่สุด และจากการที่อินโดนีเซียนำเข้าวัตถุดิบจากไทยเพิ่มขึ้นส่งผลให้ GDP ของไทยขยายตัวได้ร้อยละ 0.24 หรือมีมูลค่าเท่ากับ 32,340 ล้านบาท โดยมูลค่าวัตถุดิบประเภทต่างๆ ที่อินโดนีเซียนำเข้าจากไทยเพิ่มขึ้น แสดงดังตารางที่ 2

**ตารางที่ 2** มูลค่าวัตถุดิบประเภทต่าง ๆ ที่อินโดนีเซียนำเข้าจากไทยเพิ่มขึ้นถ้าอินโดนีเซียสามารถพลิตรถยนต์ได้ตามเป้าหมาย

หน่วย : ล้านบาท

ประเภทวัตถุดิบ	กรณีที่ 1	กรณีที่ 2
ชิ้นส่วนยนต์	39,915	69,063
คำสั่งค้าปลีก	4,318	7,472
เครื่องจักรและอุปกรณ์	3,730	6,455
โลหะ	3,168	5,481
เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า	2,113	3,656
ยางและพลาสติก	1,414	2,447
เคมีภัณฑ์	1,131	1,958
เชื้อเพลิง	1,119	1,936
สินค้าอื่น ๆ	2,997	5,185
บริการอื่น ๆ	5,146	8,905
<b>รวม</b>	<b>65,052</b>	<b>112,557</b>

ที่มา: จำนวนจาก Inter-Country Input-Output (ICIO) ของ Organization for Economic Co-operation and Development (2015)

### 3) ผลการศึกษาประโยชน์และผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทยจากการเติบโตของเศรษฐกิจอินโดนีเซีย

การศึกษาในส่วนนี้ เป็นการศึกษาประโยชน์และผลกระทบต่อ GDP อินโดนีเซียถ้าอินโดนีเซียสามารถพลิตรถยนต์ได้ตามเป้าหมาย และนำผลการวิเคราะห์ GDP อินโดนีเซียที่เปลี่ยนแปลงมาประเมินประโยชน์และผลกระทบต่อเศรษฐกิจ หรือ GDP ของไทย สำหรับผลการการศึกษาประโยชน์และผลกระทบต่อ GDP อินโดนีเซีย พบว่า ถ้าอินโดนีเซียสามารถพลิตรถยนต์ได้ตามเป้าหมาย 1,945,307คัน ตามกรณีที่ 1 จะส่งผลให้ GDP ของอินโดนีเซียเพิ่มขึ้น 569,006 ล้านบาท หรือขยายตัวร้อยละ 1.85 และถ้าอินโดนีเซียสามารถพลิตรถยนต์ได้ตามเป้าหมาย

3,132,936 คัน ตามกรณีที่ 2 จะส่งผลให้ GDP ของอินโดนีเซียเพิ่มขึ้น 984,497 ล้านบาท หรือขยายตัวร้อยละ 3.20 และถ้านำเข้ามูลค่า GDP อินโดนีเซียที่เพิ่มขึ้นมาประเมินผลกระทบต่อทางอ้อมต่อเศรษฐกิจไทยพบว่า ถ้า GDP อินโดนีเซียเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.85 จะส่งผลให้ GDP ไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.03 หรือมีมูลค่า 4,702 ล้านบาท และถ้า GDP อินโดนีเซียเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.20 จะส่งผลให้ GDP ไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.05 หรือมีมูลค่า 6,577 ล้านบาท

### 2 ผลการศึกษาในเชิงคุณภาพ

ผลการศึกษาในเชิงคุณภาพเป็นการศึกษาประโยชน์และผลกระทบโดยอาศัยความคิดเห็นข้อมูลประกอบการพลิตรถยนต์และชิ้นส่วนของไทย

ทั้งผู้ประกอบการที่มีการลงทุนผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนในอินโดนีเซีย ผู้ส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนไปอินโดนีเซีย และ ผู้นำเข้ารถยนต์และชิ้นส่วนจากอินโดนีเซีย ซึ่งผลการศึกษาพบว่าผู้ประกอบการในกลุ่มผู้ลงทุน และผู้ส่งออกที่ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ส่วนใหญ่มองว่าจะได้รับประโยชน์จากนโยบายการผลิตรถยนต์ของอินโดนีเซียเนื่องจากคาดว่าจะสามารถผลิตและส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ไปอินโดนีเซียได้มากขึ้น ส่วนผู้ลงทุนและผู้ส่งออกรถยนต์มองว่านโยบายดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อการผลิตและส่งออกไปอินโดนีเซีย เนื่องจากคาดว่ากลุ่มผู้บริโภค

ในอินโดนีเซียอาจหันไปให้ความสนใจกับรถยนต์อินโดนีเซียมากขึ้น ทำให้ยอดขายซื้อรถยนต์แบรนด์อื่นอาจลดลง รวมถึงรถยนต์ของไทย สำหรับผู้นำเข้ารถยนต์และชิ้นส่วนของไทยมองว่าจะได้รับผลกระทบหรือผลเสียจากนโยบายดังกล่าว เนื่องจากอินโดนีเซียจะมีความต้องการใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ในการผลิตมากขึ้น และอาจส่งชิ้นส่วนรถยนต์ให้กับผู้ประกอบการไทยได้ลดน้อยลง สำหรับรายละเอียดอื่น ๆ เกี่ยวกับประโยชน์ ผลกระทบ โอกาสและอุปสรรคในการเข้าถึงนโยบายแสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3

**ตารางที่ 3** ผลการศึกษาประโยชน์และผลกระทบในเชิงคุณภาพจากเป้าหมายการผลิตรถยนต์ภายใต้นโยบายรถยนต์แห่งชาติของอินโดนีเซียต่ออุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนของไทย

กลุ่ม	ประโยชน์ของนโยบาย	ผลกระทบของนโยบาย	โอกาสในการเข้าถึงนโยบาย	อุปสรรคในการเข้าถึงนโยบาย
นักลงทุนไทยที่ผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนในอินโดนีเซีย	1) ปริมาณการผลิตรถยนต์ที่มากขึ้นจะทำให้ผู้ประกอบการไทยสามารถผลิตชิ้นส่วนรถยนต์เพื่อป้อนสู่ตลาดรถยนต์ในอินโดนีเซียได้มากขึ้น	1) กลุ่มผู้บริโภคในอินโดนีเซียอาจหันไปให้ความสนใจกับรถยนต์อินโดนีเซียมากขึ้น ทำให้ยอดขายซื้อรถยนต์แบรนด์อื่น ๆ อาจลดลง	1) ผู้ประกอบการไทยที่ผลิตรถยนต์ที่อยู่ในประเทศอินโดนีเซียมีสิทธิที่จะผลิตรถยนต์เพื่อตอบสนองเป้าหมายนโยบายได้ 2) ผู้ประกอบการการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยใน อินโดนีเซียสามารถผลิตเพื่อตอบสนองต่อปริมาณการผลิตรถยนต์ที่มากขึ้น	1) สำหรับผู้ประกอบการไทยที่ไม่มีการลงทุนและการส่งออกอินโดนีเซีย อาจไม่ได้รับประโยชน์จากนโยบาย

**ตารางที่ 3** ผลการศึกษาประโยชน์และผลกระทบในเชิงคุณภาพจากเป้าหมายการผลิตรถยนต์ภายใต้นโยบายรถยนต์แห่งชาติของอินโดนีเซียต่ออุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนของไทย (ต่อ)

กลุ่ม	ประโยชน์ของนโยบาย	ผลกระทบของนโยบาย	โอกาสในการเข้าถึงนโยบาย	อุปสรรคในการเข้าถึงนโยบาย
ผู้ส่งออก รถยนต์และชิ้น ส่วนของไทย	1) ปริมาณการผลิตรถยนต์ที่มากขึ้นจะทำให้ผู้ประกอบการไทยสามารถผลิตชิ้นส่วนรถยนต์เพื่อส่งออกสู่อินโดนีเซียได้มากขึ้น	1) กลุ่มผู้บริโภคในอินโดนีเซียจะมีความต้องการรถยนต์จากไทยลดลง เนื่องจากมีรถยนต์ในประเทศอินโดนีเซียเข้ามาทดแทนมากขึ้น 2) เป็นการส่งเสริมให้ผู้ผลิตในประเทศอินโดนีเซียมีการพัฒนาการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ใช้เองเพื่อรองรับความต้องการผลิตรถยนต์ของตนเองในจำนวนมากทำให้สั่งซื้อชิ้นส่วนจากไทยลดลง 3) ถ้าอินโดนีเซียมีเทคโนโลยีในการผลิตรถยนต์มากขึ้น จะทำให้ความต้องการรถยนต์ในไทยลดลง	1) มีโอกาสในการเข้าใช้ประโยชน์จากนโยบายเนื่องจากความสามารถในการผลิตชิ้นส่วนของอินโดนีเซียยังไม่มีคุณภาพเท่าที่ควร ต้องมีการพึ่งพาการนำเข้าจากไทย แต่ถ้าอนาคตอินโดนีเซียพัฒนาคุณภาพได้เท่าไทยก็อาจเป็นอุปสรรคในอนาคต	1) เป็นอุปสรรคต่อผู้ประกอบการไทยเมื่ออุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนในอินโดนีเซียมีการพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตได้ในระดับหนึ่ง จะทำให้ลดการพึ่งพาการนำเข้าชิ้นส่วนจากต่างประเทศ
ผู้นำเข้า รถยนต์และชิ้น ส่วนของไทย	1) การมีเป้าหมายผลิตรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น อาจทำให้มีผู้ลงทุนผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในอินโดนีเซียมากขึ้น ดังนั้นผู้ประกอบการไทยที่ต้องนำเข้าชิ้นส่วนจากอินโดนีเซียอาจได้ประโยชน์จากวัตถุดิบที่มีมากขึ้น	1) ทำให้มีความต้องการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตเองภายใน ประเทศอินโดนีเซียมากขึ้น ทำให้สั่งซื้อชิ้นส่วนรถยนต์ให้กับผู้ประกอบการไทยได้ลดน้อยลง	1) ผู้นำเข้าไม่มีโอกาสในการใช้ประโยชน์จากนโยบายได้โดยตรง	1) ผู้นำเข้าไม่สามารถเข้าถึงนโยบาย มีเพียงผลกระทบทางอ้อม

ที่มา: วิเคราะห์และประมวลผลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการรถยนต์และชิ้นส่วนของไทย

## สรุปผลการวิจัย และข้อเสนอแนะ

### 1. สรุปผลการวิจัย

จากการศึกษาประโยชน์และผลกระทบจากนโยบายการผลิตรถยนต์ของอินโดนีเซียพบว่า ถ้าอินโดนีเซียสามารถผลิตรถยนต์ได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ จะเป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วน เนื่องจากการผลิตรถยนต์ของประเทศอินโดนีเซียจำเป็นต้องใช้วัตถุดิบหลายประเภทจากไทยไม่ว่าจะเป็นชิ้นส่วนรถยนต์ โลหะ เครื่องจักร และอุปกรณ์ไฟฟ้า ซึ่งถ้าอินโดนีเซียมีการผลิตรถยนต์มากขึ้นก็จำเป็นต้องใช้วัตถุดิบจากไทยมากขึ้น โดยคาดว่าอินโดนีเซียจะมีความต้องการใช้วัตถุดิบและชิ้นส่วนรถยนต์จากไทยเพิ่มขึ้น 65,052 ล้านบาท ถ้ามีการผลิตรถยนต์ 1.9 ล้านคัน และจะมีความต้องการใช้วัตถุดิบและชิ้นส่วนรถยนต์จากไทยเพิ่มขึ้นเป็น 112,557 ล้านบาท ถ้ามีการผลิตรถยนต์ 3 ล้านคัน อย่างไรก็ตามผลการศึกษาในช่วงต้นเป็นเพียงการศึกษาทางสถิติเท่านั้น ดังนั้นเพื่อให้ได้ข้อมูลผลกระทบที่มีความชัดเจนมากขึ้นผู้ศึกษาจึงได้ทำการประมาณผลกระทบเพิ่มเติมจากมุมมองของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนที่มีการค้าการลงทุนกับประเทศอินโดนีเซีย โดยผลจากการสำรวจความคิดเห็นพบว่า ผู้ประกอบการในกลุ่มผู้ลงทุนและผู้ส่งออกที่ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ส่วนใหญ่คาดว่าจะได้รับประโยชน์จากนโยบายการผลิตรถยนต์ของอินโดนีเซีย เนื่องจากเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทานในการผลิตรถยนต์ของอินโดนีเซีย ส่วนผู้ลงทุนและผู้ส่งออกรถยนต์ และผู้นำเข้ารถยนต์และชิ้นส่วนคาดว่าจะได้รับผลเสียหรือได้รับผลกระทบจากนโยบายดังกล่าว เนื่องจากส่วนผู้ลงทุนและผู้ส่งออกรถยนต์จะคู่แข่งที่มากขึ้นและต้องเผชิญภาวะการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น ขณะที่ผู้นำเข้ารถยนต์และ

ชิ้นส่วนอาจประสบปัญหาขาดแคลนชิ้นส่วนยานยนต์จากอินโดนีเซีย แต่อย่างไรก็ตามในภาพรวมของทั้งอุตสาหกรรมคาดว่านโยบายการผลิตรถยนต์จะเป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนของไทย โดยคาดว่า ปริมาณการผลิตจะขยายตัวได้ ร้อยละ 7.50 การส่งออกและการขายสินค้าไปอินโดนีเซียจะขยายตัวได้ร้อยละ 9.04 การจ้างงานจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.56 และผลตอบแทนเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.64 ส่วนมูลค่าการนำเข้าจากอินโดนีเซีย และต้นทุนการผลิตลดลงร้อยละ 12.5 และ 0.42 ตามลำดับ

สำหรับผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทย ถ้าอินโดนีเซียสามารถผลิตรถยนต์ได้ตามเป้าหมาย คาดว่าเศรษฐกิจไทยจะได้รับประโยชน์จากนโยบายดังกล่าว โดยส่งผลให้ GDP ของไทยสามารถขยายตัวได้ร้อยละ 0.14 และ 0.24 ตามลำดับ ประกอบกับการที่ GDP ของอินโดนีเซียเติบโตมากขึ้นจากการผลิตรถยนต์ที่มากขึ้นจะเป็นผลกระทบทางอ้อมต่อ GDP ของไทย เนื่องจากทำให้ผู้บริโภคของอินโดนีเซียมีกำลังซื้อมากขึ้น และมีการบริโภคสินค้าจากไทยมากขึ้น โดยคาดว่า GDP ไทยเพิ่มขึ้นจากผลกระทบทางอ้อมร้อยละ 0.03 ถึงร้อยละ 0.05 และถ้ารวมผลกระทบทั้ง 2 ส่วนคาดว่า GDP ไทยจะสามารถขยายตัวได้ร้อยละ 0.17 ถึง 0.29 ถ้าอินโดนีเซียสามารถผลิตรถยนต์ได้ตามเป้าหมาย

อย่างไรก็ตามในอนาคตอินโดนีเซียอาจมีการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ ชิ้นส่วนยานยนต์ และวัตถุดิบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการผลิตได้เองในประเทศ ซึ่งจะส่งผลให้ไทยอาจสูญเสียประโยชน์ที่อาจได้รับในอนาคต ดังนั้นผู้ประกอบการไทยก็มีความจำเป็นต้องปรับตัว และแสวงหาความร่วมมือในการผลิตรถยนต์กับผู้ประกอบการรถยนต์อินโดนีเซีย เพื่อเป็นการขยายตลาด และรักษาผลประโยชน์ของอุตสาหกรรมและของประเทศในอนาคต

## 2. ข้อเสนอแนะ

สำหรับข้อเสนอแนะในการหาประโยชน์ และความร่วมมือในการผลิตรถยนต์กับประเทศอินโดนีเซีย ภายใต้เป้าหมายการผลิตรถยนต์ของอินโดนีเซีย ผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะในแต่ละส่วนดังนี้

1) สร้างมูลค่าการระหว่างไทยและอินโดนีเซีย ให้มากขึ้นโดยจัดประชุมร่วมกันของผู้ประกอบการไทย และอินโดนีเซีย

2) ผลักดันให้ผู้ผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยสามารถไปลงทุนขยายฐานการผลิตเพื่อตอบสนองนโยบายของอินโดนีเซีย ทั้งในด้านการผลิตและการส่งออก ซึ่งผู้ประกอบการจะได้รับสิทธิประโยชน์และสามารถขยายฐานลูกค้าในอินโดนีเซีย ผลักดันให้มีการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์สำหรับการผลิตรถยนต์ประเภทที่เป็นเป้าหมายในการผลิตของอินโดนีเซีย ได้แก่ การผลิตรถประเภทเนกประสงค์ (MPV) รถเนกประสงค์แบบสปอร์ต (SUV) รถบรรทุกเชิงพาณิชย์ขนาดมากกว่า 24 ตัน รถเก๋งขนาดกลาง (Medium sedan) และรถยนต์ไฮบริด (Hybrid car) และรถยนต์หรู (Luxury car) เพื่อตอบสนองความต้องการชิ้นส่วนยานยนต์ประเภทเหล่านี้ที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต

4) สนับสนุนด้านเงินทุน และองค์ความรู้เกี่ยวกับการทำธุรกิจอินโดนีเซียเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทย

5) พัฒนาเทคโนโลยีและการออกแบบรถยนต์ เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันในอนาคต

6) ใช้ประโยชน์จากบริษัทในเครือเดียวกันที่มีฐานการผลิตในประเทศอินโดนีเซียเพื่อให้ชิ้นส่วนของไทยถูกใช้อยู่ในห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมยานยนต์อินโดนีเซีย

7) หากกลุ่มลูกค้ารายใหม่ เพื่อเป็นการขยายการค้าและการส่งออกให้กว้างออกไปมากขึ้น ชดเชยส่วนที่อาจถูกอินโดนีเซียแย่งส่วนแบ่งตลาดในอนาคต

## กิตติกรรมประกาศ

บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของงานวิจัย เรื่อง โครงการศึกษาการแสวงหาโอกาสและความร่วมมือจากนโยบายและยุทธศาสตร์ภาคอุตสาหกรรมของประเทศในกลุ่มอาเซียนที่มีต่อภาคอุตสาหกรรมไทย และได้รับทุนวิจัยจากสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

## บรรณานุกรม

Anthong, A. (2007). *Manual E-view*. Chiangmai, Thailand: Chiangmai University, Social Research Institute. (in Thai).

Asean Automotive Federation. (n.d.). Asean Automotive Statistics. Retrieved January 9, 2017, from <http://www.asean-autofed.com/statistics.html>

Asian Briefing. (n.d.). Master plan acceleration and expansion of Indonesia economic development 2011-2025. Retrieved March 11, 2017, from <http://www.cancer-pain.org/>

Asian Development Bank. (n.d.). Industrial policy in Indonesia. Retrieved January 9, 2017, from <http://www.adb.org/sites/default/files/publication/.../ewp-411.pdf>

Boutros-Ghali, B. (1993). *System of national accounts*. New York, NY: United Nation.

Box, G. E. P., & Jenkins, G. M. (1976). *Time series analysis forecasting and control*. San Francisco, CA: Holden-Day.



- Enders, W. (1995). *Applied economics time series*. New York, NY: Wiley.
- Gujarati, D. N. (2003). *Basic econometrics*. (4th ed.). New York, NY: McGraw-Hill.
- Office of the National Economic and Social Development Board. (2010). *An I/O table approach of Thailand*. Bangkok, Thailand: Author. (in Thai).
- Organisation for Economic Co-operation and Development. (2015). *Inter-Country Input-Output (ICIO) Tables*. Paris, France: Author.
- Pindyck, R. S., & Rubinfeld, D. L. (1991). *Econometric models & economic forecasts*. (3rd ed.). New York, NY: McGraw-Hill.
- Pisanwanich, A. (2006a). *Econometric*. Bangkok, Thailand: C.M.S Digital Print Copy. (in Thai).
- Pisanwanich, A. (2006b). *Knowledge of national income Thailand*. Bangkok, Thailand: C.M.S Digital Print Copy. (in Thai).
- Pisanwanich, A. (2009a). An input-output table of the cluster of provinces in the mid-south of Thailand. *University of Thai Chamber of Commerce Journal*, 28(2), 31-51. (in Thai).
- Pisanwanich, A. (2009b). *Social accounting matrix: SAM and input-output table to analyze the economic impact*. Bangkok, Thailand: C.M.S Digital Print Copy. (in Thai).
- Pisanwanich, A., Chaivijitmalakul, P., & Suratsavadee, W. (2016). *Study opportunities and cooperation from policy and strategic industrial of ASEAN countries to Thailand industrial*. Bangkok, Thailand: C.M.S Digital Print Copy. (in Thai).
- Pisanwanich, A., Panchalard, S., & Chaivijitmalakul, P. (2008). *Study links the inputs and outputs of the production activities at the provincial level to the provincial plan*. Bangkok, Thailand: C.M.S Digital Print Copy. (in Thai).
- Sriboonchitta, S. (2004). *Econometrics: Theory and applications*. Nontaburi, Thailand: Sukhothai Thammathirat Open University, Faculty of Economics. (in Thai).
- Studenmund, A. H. (1997). *Using economics: A practical guide*. (3rd ed.). Reading, MA: Addison-Wesley.
- Thiraphong, V. (2001). *Microeconomics: Theory and applications*. Bangkok, Thailand: National Institute of Development Administration. (in Thai).
- United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Statistical Office. (1973). *Input-output tables and analysis*. New York, NY: Author.
- University of Thai Chamber of Commerce, Center for International Trade Studies. (2006). *Econometric models, international trade, quarterly of Thailand*. Bangkok, Thailand: Author. (in Thai).
- World Trade Organization. (2014). *Trade policy review*. Geneva, Switzerland: Author.