รายงานสรุปผลการสำรวจและจัดเก็บข้อมูลประกอบการศึกษา "โครงการเพิ่มขีดความสามารถภาคอุตสาหกรรม ภายใต้นโยบายเศรษฐกิจระหว่างประเทศของไทย (ระยะที่ ๒)" ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย

นายสมชาย หาญหิรัญ ผู้ตรวจราชการกระทรวงอุตสาหกรรม ผู้แทนสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.) และ ผู้แทนสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) เดินทางไปสำรวจและจัดเก็บข้อมูลประกอบการศึกษา **"โครงการเพิ่มขีดความสามารถภาคอุตสาหกรรมภายใต้นโยบายเศรษฐกิจระหว่างประเทศของไทย (ระยะที่ ๒)"** ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย ระหว่างวันที่ ๓๐ พฤษภาคม – ๒ มิถุนายน ๒๕๕๔ เพื่อศึกษาเกี่ยวกับประเด็นการเปลี่ยนแปลงเครือข่ายการผลิต (Production Network) อันเป็นผลมาจากการที่ประเทศไทยและประเทศในกลุ่มอาเซียนได้จัดทำความตกลงการค้าเสรี (Free Trade Agreement : FTA) เพิ่มมากขึ้นกับคู่เจรจาต่างๆ โดยเฉพาะความตกลงการค้าเสรีอาเซียน และความตกลงการค้าเสรีอาเซียนกับคู่เจรจา โดยมีมาเลเซียเป็นกรณีศึกษาเบื้องต้น หน่วยงานที่ได้เข้าสัมภาษณ์ ประกอบด้วยภาคราชการ ภาคเอกชน และสมาคมการค้า รวมทั้งสิ้น ๘ แห่ง และได้จัดทำรายงานผลการสำรวจและจัดเก็บข้อมูล สรุปได้ ดังนี้

<u>ภาพรวม</u>

๑. การจัดทำความตกลงการค้าเสรี (FTA) ของมาเลเซียกับคู่เจรจาต่างๆ ส่งผลให้ปริมาณการค้าระหว่างประเทศของมาเลเซียเพิ่มขึ้น โดยกระทรวงการค้าระหว่างประเทศและอุตสาหกรรมของมาเลเซีย (MITI) เป็นหน่วยงานหลักในการวางนโยบายและแผนงานทั้งภาคอุตสาหกรรมการผลิตและภาคบริการ และมีเป้าหมายการพัฒนาสาขาต่างๆที่ชัดเจน ที่ผ่านมา ภาคเอกชนยังไม่พบปัญหามากนักจากการใช้ประโยชน์ของความตกลง FTA มีเพียงกระบวนงานของทางราชการ ที่อาจทำให้ผู้ประกอบการไม่ได้รับความสะดวก และการไม่สามารถเข้าถึงข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับ FTA โดยเฉพาะผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs)

๒. การเปลี่ยนแปลงเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศ (Production Network) หน่วยงานภาครัฐเห็นว่าไม่ได้เป็นผลจากความตกลง FTA เพียงอย่างเดียว แต่มีปัจจัยอื่นเกี่ยวข้องด้วย เช่น นโยบายการลงทุนของประเทศนั้นๆ นโยบายของบรรษัทข้ามชาติ สิทธิประโยชน์ สิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างปัจจัยพื้นฐาน ในขณะที่ภาคเอกชนเห็นว่าความตกลง FTA ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงเครือข่ายการผลิตอยู่บ้าง และเป็นปัจจัยหนึ่งในการตัดสินใจเลือกลงทุนจากกิจการต่างชาติ

๓. ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) จะทำให้การค้าบริการมีความสำคัญเพิ่มขึ้นและมาเลเซียมีนโยบายและแผนงานที่ค่อนข้างชัดเจน แต่ผู้ประกอบการมาเลเซียยังไม่ตอบสนองต่อการเข้าสู่การเป็น AEC มากนัก

๔. นโยบายภูมิบุตรา (Bumiputera) ที่รัฐบาลมาเลเซียพยายามเอื้อประโยชน์ในการมีส่วนร่วมของกลุ่มชนเชื้อสายมาเลย์ดั้งเดิมให้ได้รับประโยชน์ด้านเศรษฐกิจ มุมมองภาคเอกชน โดยเฉพาะกลุ่มเชื้อสายจีนมาเลย์เห็นว่า นโยบายดังกล่าว เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจเนื่องจากกลุ่มภูมิบุตราไม่มีความสามารถในการดำเนินงานได้เอง

ภาคราชการ

๑. Ministry of International Trade and Industry (MITI)

- FTA Policy and Negotiation Coordination Division
- Sectoral Policy and Industrial Services Division

กระทรวงการค้าระหว่างประเทศและอุตสาหกรรมของมาเลเซีย (MITI) เป็นหน่วยงานหลักในการกำกับดูแลและเสนอแนะนโยบายด้านการผลิตและการค้าระหว่างประเทศของมาเลเซีย การพัฒนาอุตสาหกรรมของมาเลเซียมีเป้าหมายที่จะส่งเสริมและพัฒนาทั้งภาคการผลิตและภาคบริการโดยใช้ยุทธศาสตร์การสร้างมูลค่าเพิ่ม การใช้ความรู้แบบเข้มข้นและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง เพื่อเสริมสร้างบรรยากาศทางธุรกิจและส่งเสริมการลงทุนและพัฒนาอุตสาหกรรมควบคู่กันไป รวมทั้งการคำนึงถึงการมีส่วนร่วมของกลุ่มภูมิบุตรา[๑] ทั้งนี้ มาเลเซียมีการกำหนดแผนแม่บทอุตสาหกรรม ฉบับที่ ๓ ปี ๒๐๐๖ - ๒๐๒๐ (Third Industrial Master Plan – IMP3) ซึ่งเป็นแผนระยะยาว ๑๕ ปี สำหรับใช้เป็นเครื่องมือเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมให้มีความก้าวหน้า โดยวางเป้าหมายในภาคการผลิต ๑๒ สาขา ได้แก่ เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ เครื่องมือแพทย์ สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม เครื่องจักรกล เหล็ก อุปกรณ์การขนส่ง เคมีภัณฑ์ เภสัชภัณฑ์ ไม้และเครื่องเรือน ยางและผลิตภัณฑ์ยาง น้ำมันปาล์ม และอาหารแปรรูป และ ภาคบริการ ๘ สาขา ได้แก่ บริการธุรกิจและผู้เชี่ยวชาญ โลจิสติกส์ สารสนเทศ ตัวแทนจำหน่าย การศึกษาและฝึกอบรม การก่อสร้าง บริการสุขภาพ และบริการท่องเที่ยว

ต่อมา ในปี ๒๐๑๐ แผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ ๑๐ มาเลเซียได้วางวิสัยทัศน์ที่จะมุ่งสู่การเป็นประเทศที่มีรายได้สูงในปี ๒๐๒๐ โดยตั้งเป้าหมายให้ผลิตภัณฑ์มวลรวม (GDP) เพิ่มขึ้นอย่างน้อยร้อยละ ๖ ต่อปี ซึ่งมาเลเซียได้ควบรวมแนวนโยบายและกลยุทธ์ใหม่ๆ ในการส่งเสริมให้มาเลเซียก้าวไปสู่ความเป็นประเทศที่มีรายได้สูงให้ได้ตามแผนที่วางไว้ โดยริเริ่ม New Economic Model (NEM) ซึ่งประกอบด้วย ๑. Strategic Reform Initiatives (SRIs) และ ๒. Economic Transformation Programme (ETP) มุ่งเน้นพัฒนา ๑๒ สาขาเป้าหมายเศรษฐกิจแห่งชาติ (12 National Key Economic Areas – NKEAs) ซึ่งได้ควบรวมสาขาทั้งจากภาคการผลิตและภาคบริการของ IMP3 มาปรับเข้าไว้ด้วยกัน ได้แก่ น้ำมัน ก๊าซและพลังงาน น้ำมันปาล์ม การเงิน การค้าปลีก การท่องเที่ยว เทคโนโลยีสารสนเทศ การศึกษา เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ การบริการธุรกิจ บริการสุขภาพ การเกษตร และ การพัฒนากรุงกัวลาลัมเปอร์ให้เป็นเมืองชั้นนำ

สำหรับวัตถุประสงค์ของนโยบายการค้าระหว่างประเทศของมาเลเซีย คือการส่งเสริม และสนับสนุนการสร้างบรรยากาศเปิดเสรีการค้าระหว่างประเทศให้มากขึ้นด้วยความเป็นธรรม โดยใช้เครื่องมือที่มีประสิทธิภาพ ได้แก่ การจัดทำความตกลงการค้าเสรี (Free Trade Agreement : FTA) ณ ปัจจุบัน มาเลเซียมีการจัดทำ FTA ที่มีผลบังคับใช้ทั้งรูปแบบภูมิภาค/พหุภาคี และทวิภาคี รวมถึง FTA ที่กำลังอยู่ในระหว่างการเจรจากับคู่ภาคี และแผนงานในอนาคต ดังนี้

---

[๑] ภูมิบุตรา หรือ ลูกหลานแห่งแผ่นดิน (Bumiputera) เป็นนโยบายเศรษฐกิจของรัฐบาลมาเลเซีย เพื่อให้สิทธิพิเศษแก่คนท้องถิ่นมาเลย์ตั้งแต่เกิด ให้มีโอกาสแข่งขันได้กับคนจีนมาเลย์ในสังคมเดียวกัน

สถานะ/รูปแบบ	ภูมิภาค/พหุภาคี	ทวิภาคี
มีผลบังคับใช้	๑. ASEAN Free Trade Area (AFTA) ๒. ASEAN-China ๓. ASEAN-ROK ๔. ASEAN-Japan Comprehensive Economic Partnership (AJCEP) ๕. ASEAN-India (Goods) ๖. ASEAN-Australia-New Zealand	๑. Malaysia-Japan Economic Partnership Agreement (MJEPA) ๒. Malaysia-Pakistan Comprehensive Economic Partnership Agreement (MPCEPA) ๓. Malaysia-New Zealand Free Trade Agreement (MNZFTA) ๔. Malaysia-Chile Free Trade Agreement (MCFTA) ๕. Malaysia-India Comprehensive Economic Cooperation Agreement (MICECA)
อยู่ระหว่างการเจรจา	๑. ASEAN-Japan (Investment, Service) ๒. ASEAN-India (Investment, Services) ๓. Trans-Pacific Partnership (TPP) Agreement	๑. Malaysia-Australia ๒. Malaysia-Turkey ๓. Malaysia-EU ๔. Gulf Cooperation Council (*Framework Agreement*)
แผนงานในอนาคต	๑. ASEAN+๓ (Japan, China and Korea) ๒. ASEAN+๖ (Japan, China, Korea, Australia, New Zealand and India)	๑. Malaysia-Bangladesh

เกณฑ์ในการเลือกคู่เจรจาจัดทำ FTA ของมาเลเซีย ส่วนใหญ่เป็นไปใน ๓ ลักษณะ คือ ๑. MITI ดำเนินการศึกษาถึงความเป็นไปได้กับคู่ค้าที่สำคัญ และคำนึงถึงกลุ่มประเทศมุสลิมด้วย เช่น ตุรกี บังคลาเทศ อินเดีย ปากีสถาน สำหรับคู่เจรจาอื่นๆ เช่น ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ เนื่องจากการเจรจาในกรอบ ASEAN ไม่มีความคืบหน้าเท่าที่ควร มาเลเซียจึงเลือกทำ FTA แบบทวิภาคีแทน ๒. คู่เจรจาเสนอให้มีการจัดทำ FTA ด้วยกัน ๓. ข้อผูกพันทางการเมืองของระดับผู้นำประเทศ

ในเบื้องต้นพบว่า ปริมาณการค้าระหว่างประเทศของมาเลเซียกับคู่ภาคี FTA ที่มีผลบังคับใช้ คิดเป็นร้อยละ ๖๐ โดยหาก FTA ที่อยู่ในระหว่างการเจรจามีผลบังคับใช้ จะทำให้ปริมาณการค้าระหว่างประเทศของมาเลเซียภายใต้ FTA เพิ่มสูงขึ้นคิดเป็นถึงร้อยละ ๘๐ ของปริมาณการค้าระหว่างประเทศทั้งหมด จากข้อมูล ณ ปี ๒๐๑๐ พบว่า อัตราการเติบโตของการส่งออกมาเลเซียภายใต้ FTA คิดเป็นร้อยละ ๔๙ จากมูลค่าการค้าระหว่างประเทศทั้งหมด โดยเพิ่มขึ้นจากปี ๒๐๐๙ ที่ร้อยละ ๙.๒ ในส่วนของการขอใช้สิทธิประโยชน์ภายใต้ FTA ปี ๒๐๑๐ พบว่า ผู้ประกอบการมีการขอใช้สิทธิประโยชน์ภายใต้ความตกลง AFTA/ATIGA มากที่สุด ควบคู่ไปกับความตกลง FTA อื่นๆ ที่มีการขอใช้สิทธิประโยชน์เพิ่มขึ้นด้วยเช่นกัน ซึ่งส่งผลให้จำนวนบริษัทที่ยื่นขอใบรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin : C/O) มีปริมาณเพิ่มขึ้นทุกปี โดยผลของการจัดทำ FTA ทำให้มูลค่าการค้าระหว่างประเทศของมาเลเซียเกินดุลญี่ปุ่นได้ตั้งแต่ปี ๒๐๐๙ ซึ่งเป็นผลโดยตรงจากความตกลง MJEPA และ AJCEP สำหรับความตกลง ACFTA ส่งผลให้มาเลเซียมีมูลค่าการค้าเกินดุลกับจีนเป็นครั้งแรกในปี ๒๐๑๐ นอกจากนี้ ความตกลง MPCEPA ยังทำให้การค้าของมาเลเซียกับปากีสถานเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ ๓๐ ด้วยเช่นกัน

สำหรับปัญหาและอุปสรรคของภาคอุตสาหกรรมจากการใช้สิทธิประโยชน์ FTA ของมาเลเซีย พบว่า

๑. ผู้ส่งออกหรือผู้ผลิตสินค้าบางส่วนยังไม่ทราบเกี่ยวกับ FTA และสิทธิประโยชน์ภายใต้ FTA โดยเฉพาะผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs)
๒. ความแตกต่างระหว่างภาษี MFN และภาษี FTA ค่อนข้างน้อยทำให้ไม่จูงใจในการขอใช้สิทธิประโยชน์
๓. สินค้าส่งออกได้รับการยกเว้นภาษีนำเข้าจากคู่ภาคีอยู่ก่อนแล้ว
๔. ไม่มีความรู้เกี่ยวกับกฎว่าด้วยถิ่นกำเนิดสินค้า การคำนวณต้นทุน หรือความไม่สะดวกในการติดต่อหน่วยงานต่างๆ
๕. อุตสาหกรรมภายในประเทศไม่สามารถแข่งขันกับสินค้าราคาถูกจากจีนและเวียดนาม หรือสินค้าที่มีความก้าวหน้าและทันสมัยจากญี่ปุ่นและเกาหลี
๖. มาตรการที่มิใช่ภาษี เช่น สินค้าเกษตรกับออสเตรเลีย สินค้าเหล็กกับไทย รวมถึงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม

ข้อคิดเห็นต่อความตกลง FTA ฉบับต่างๆ

MITI เห็นว่าความตกลง FTA ฉบับต่างๆของมาเลเซียมีส่วนสำคัญต่อการเพิ่มขึ้นของปริมาณการส่งออก อย่างไรก็ดี ผู้ประกอบการยังมีอัตราการใช้สิทธิประโยชน์จาก FTA ค่อนข้างน้อย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง SMEs ซึ่ง MITI ได้เร่งประชาสัมพันธ์ให้กับผู้ประกอบการเพื่อให้ความรู้และกระตุ้นการใช้สิทธิประโยชน์ให้มากขึ้นด้วยแล้ว

๑. ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC)

ความตกลงการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) เริ่มมีผลบังคับใช้มาตั้งแต่ ปี ๑๙๙๓ โดยภาษีศุลกากรของการค้าสินค้าได้ลดลงเป็นร้อยละ ๐ แล้ว และปัจจุบันอาเซียนก้าวสู่การเป็น AEC ซึ่งมีประเด็นด้านการค้าบริการเพิ่มมากขึ้น เช่น ทรัพยากรมนุษย์ เทคโนโลยีสารสนเทศ และโครงสร้างปัจจัยพื้นฐาน อย่างไรก็ดี เห็นว่าอาเซียนยังไม่ได้เปิดเสรีกันอย่างแท้จริง และไม่สามารถหาข้อสรุปร่วมกันได้ เช่น การเปิดน่านฟ้า หรือการเคลื่อนย้ายบุคคลของสาขาอาชีพต่างๆ เป็นต้น

๒. Malaysia-Japan Economic Partnership Agreement (MJEPA)

ในช่วงก่อนและระหว่างการเจรจาจัดทำความตกลง MJEPA ในส่วนของมาเลเซียมีการต่อต้านจากกลุ่มที่เห็นว่ามาเลเซียจะเสียประโยชน์ให้แก่ญี่ปุ่น โดยเฉพาะสินค้าเกษตร เช่น กล้วย ผลไม้เมืองร้อน โกโก้ อาหารแปรรูป แต่ภายหลังจากที่ความตกลง MJEPA มีผลบังคับใช้และเริ่มมีการลดภาษี เกิดการเปลี่ยนแปลงทางการค้าอยู่บ้างในกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ และกลุ่มสินค้าเกษตรบางรายการ รวมทั้งทำให้มูลค่าการค้าระหว่างประเทศของมาเลเซียเกินดุลญี่ปุ่นได้ตั้งแต่ปี ๒๐๐๙ ซึ่งเป็นผลโดยตรงจากความตกลง MJEPA นอกจากนี้ มาเลเซียคาดหวังที่จะได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากผู้เชี่ยวชาญของญี่ปุ่นผ่านโครงการความร่วมมือภายใต้ FTA อีกด้วย

๓. ความตกลงการค้าเสรีมาเลเซีย-สหภาพยุโรป (EU)

ด้านการค้าสินค้า อุปสรรคการเจรจาคือ EU ต้องการให้มาเลเซียเปิดตลาดสินค้าที่ร้อยละ ๙๖ ซึ่งมาเลเซียสามารถดำเนินการได้เพียงร้อยละ ๙๑-๙๒ เท่านั้น สำหรับประเด็นด้านการค้าบริการ จะเป็นการเปิดเสรีแบบ Positive List ซึ่งเป็นการเปิดเสรีเฉพาะสาขาที่ต่างฝ่ายมีความพร้อม โดยสาขาที่มาเลเซียเห็นว่าอาจยังไม่มีความพร้อมมากนักที่จะเปิดเจรจาเสรีกับ EU เช่น การธนาคาร การศึกษา การขนส่งและอากาศยาน เป็นต้น สำหรับประเด็นด้านการลงทุนคาดว่าไม่น่าจะมีอุปสรรค ประเด็นด้านการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ ค่อนข้างเป็นเรื่องที่ท้าทายสำหรับมาเลเซีย โดยกระบวนการเจรจาจัดทำความตกลงการค้าเสรีกับ EU นั้น มาเลเซียจะต้องให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในประเทศรวมถึงกลุ่มชนภูมิบุตราเข้ามามีส่วนร่วมด้วย นอกจากนี้ MITI เห็นว่ากรอบความตกลงว่าด้วยความเป็นหุ้นส่วนและความร่วมมือกับสหภาพยุโรป (Partnership and Cooperation Agreement : PCA) ไม่น่าจะเป็นอุปสรรคต่อการ

เจรจา เพราะมาเลเซียสามารถเจรจาความตกลงทั้งสองควบคู่กันไปได้ โดยคาดว่าจะสามารถสรุปผลการเจรจาให้แล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน ๒๐๑๒

Senior Director , ASEAN Economic Cooperation และคณะเจ้าหน้าที่จาก MITI เข้าร่วมสัมภาษณ์และบรรยายสรุป

๒. Malaysian Industrial Development Authority (MIDA)

MIDA เป็นหน่วยงานหลักของมาเลเซียทำหน้าที่ในการส่งเสริมอุตสาหกรรมทั้งภาคการผลิตและภาคบริการ เสนอแนะนโยบาย และแผนกลยุทธ์ด้านการส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมให้กับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการค้าและอุตสาหกรรม (MITI) รวมถึงสนับสนุนผู้ประกอบการด้านการส่งเสริมการลงทุน โดย MIDA จะเป็นหน่วยงานหลักในการอำนวยความสะดวกเกี่ยวสิทธิประโยชน์การลงทุน เช่น การจดทะเบียนโรงงาน การยกเว้นภาษีนำเข้าเครื่องจักร อุปกรณ์และวัตถุดิบ มาตรการด้านภาษีสรรพสามิต การจัดเตรียมข้อมูลเกี่ยวกับโอกาสการลงทุน การจับคู่ธุรกิจร่วมลงทุน นอกจากนี้ MIDA ยังทำหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการที่สนใจไปลงทุนธุรกิจในต่างประเทศอีกด้วย สำนักงานใหญ่ของ MIDA จะมีศูนย์ข้อมูลธุรกิจ (Business Information Center : BIC) โดยมีผู้แทนจากภาครัฐที่เกี่ยวข้องของมาเลเซีย ทำหน้าที่ให้คำปรึกษาด้านนโยบายและกระบวนการดำเนินงานให้กับนักลงทุนที่สนใจจะขอรับการสนับสนุนโครงการลงทุน ประกอบด้วยหน่วยงานจาก กระทรวงแรงงาน กระทรวงสิ่งแวดล้อม สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง กรมศุลกากร เป็นต้น

ปัจจุบัน MIDA ดำเนินภารกิจตามแผนแม่บทอุตสาหกรรม ฉบับที่ ๓ ปี ๒๐๐๖ - ๒๐๒๐ (Third Industrial Master Plan – IMP3) เพื่อส่งเสริมภาคการผลิต ๑๒ สาขาและภาคบริการ ๘ สาขา ของมาเลเซียให้สามารถแข่งขันได้ในตลาดโลก โดยอุตสาหกรรมเป้าหมายที่มาเลเซียยังคงเน้นความสำคัญในการสนับสนุนและส่งเสริมการลงทุนคือ อุตสาหกรรมยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม ซึ่งเป็นสาขาที่มาเลเซียมีความจำเป็นต้องพึ่งพาการลงทุนจากต่างประเทศ อย่างไรก็ดี อุตสาหกรรมเป้าหมายที่มาเลเซียกำหนดนโยบายส่งเสริมการลงทุน อาจมีการทบทวนได้ตลอดเวลา ดังเช่นในปัจจุบัน MIDA จะให้การส่งเสริมอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ซึ่งจะได้รับสิทธิประโยชน์การลงทุนเพิ่มเติมมากกว่าปกติ

MIDA ให้ความเห็นว่าปริมาณการค้าและการลงทุนในภาคการผลิตของมาเลเซียที่เปลี่ยนแปลงไป ภายหลังจากที่มีการจัดทำ FTA กับคู่เจรจา ไม่อาจตัดสินได้ว่าเป็นผลมาจาก FTA เพียงอย่างเดียว ต้องพิจารณาจากระดับนโยบายมหภาคของมาเลเซียที่วางแผนไว้ในตลาดภูมิภาค ห่วงโซ่อุปทานต่างๆที่เกี่ยวข้อง การอำนวยความสะดวกทางการค้า รวมถึงนโยบายและท่าทีของบริษัทข้ามชาติที่เข้ามาลงทุนในมาเลเซียประกอบเข้าด้วยกันทั้งหมด ตัวอย่างเช่น ภายหลังจากที่มีความตกลง FTA มาเลเซีย-อินเดีย (MICECA) และ อาเซียน-จีน พบว่า นักธุรกิจอินเดียและจีน เริ่มเข้ามาลงทุนในมาเลเซียมากขึ้น โดยส่วนใหญ่เป็นการลงทุนเพื่อผลิตสินค้าและส่งออกไปยังต่างประเทศ ความตกลง FTA ยังส่งผลต่อการปรับเป้าหมายสาขาอุตสาหกรรม เช่น อุตสาหกรรมสิ่งทอ โดย MIDA พยายามดึงดูดการลงทุนสาขาสิ่งทอเทคนิค (Technical Textile) และสิ่งทอเชิงนิเวศน์ (Eco Textile) ซึ่งจะส่งผลต่อการพัฒนาทักษะฝีมือแรงงานจากเดิมที่เป็นแรงงานระดับต่ำ-ระดับกลาง ยกระดับการพัฒนาทักษะเป็นแรงงานระดับกลาง-ระดับสูง สำหรับการ

เปลี่ยนแปลงการผลิตที่เป็นผลมาจากความตกลง FTA เห็นได้ชัดในอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ เช่น สินค้าแผงวงจรอิเล็กทรอนิกส์ที่มีการย้ายฐานการผลิตที่มาจากบริษัทต่างประเทศ ส่งผลในเชิงบวกทำให้ปริมาณการส่งออกของสินค้าเพิ่มมากขึ้น

คณะเจ้าหน้าที่ MIDA เข้าร่วมสัมภาษณ์และบรรยายสรุป / ศูนย์ข้อมูลธุรกิจของ MIDA (Business Information Center : BIC)

สำหรับภาคบริการ MIDA และ MITI ทำหน้าที่หลักในการกำหนดนโยบายเพื่อดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศและนำมาซึ่งผู้เชี่ยวชาญและเทคโนโลยีในสาขาที่มาเลเซียต้องการเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับภาคบริการ และในปัจจุบัน มาเลเซียเปิดเสรีภาคบริการแล้ว ๘ สาขา (แบ่งออกเป็น ๒๗ สาขาย่อย) ได้แก่ คอมพิวเตอร์และบริการที่เกี่ยวข้อง สุขภาพและบริการสังคม การท่องเที่ยว การขนส่ง การกีฬาและสันทนาการ การบริการธุรกิจ การเช่าซื้อเรือบรรทุกสินค้า และบริการสนับสนุนการเดินเรือ อย่างไรก็ดี ระเบียบข้อบังคับของกฎหมายในการครอบครองทรัพย์สินของชาวต่างชาติในมาเลเซีย (Foreign Ownership Restriction) ยังเป็นอุปสรรคอยู่บ้างสำหรับนักลงทุนต่างประเทศ

ภาคเอกชน

๑. Malaysia International Chamber of Commerce and Industry (MICCI)

สภาหอการค้าและอุตสาหกรรมระหว่างประเทศของมาเลเซีย (MICCI) จัดเป็น ๑ ใน ๕ ของสภาหอการค้าในมาเลเซียจัดตั้งขึ้นตามรัฐธรรมนูญ เป็นสภาหอการค้าที่เก่าแก่และมีความสำคัญ โดยจะมีอายุครบ ๑๗๕ ปี ในปี ๒๐๑๒ สมาชิกมีประมาณ ๑,๐๐๐ บริษัท ประกอบด้วย กิจการข้ามชาติขนาดใหญ่ตลอดจนถึง SMEs ครอบคลุมกิจการทุกสาขาธุรกิจ ตั้งแต่ภาคการผลิตจนถึงภาคบริการ MICCI มีหน้าที่ทำงานร่วมกับภาครัฐ ในฐานะกระบอกเสียงของนักลงทุนต่างชาติในมาเลเซีย มีบทบาทในการเสนอแนะการเจรจาความตกลง FTA ต่างๆของมาเลเซีย รวมถึงการแก้ไขปัญหาและประเด็นที่เป็นอุปสรรคในการดำเนินธุรกิจ

Executive Director และ เจ้าหน้าที่จาก MICCI

บทบาทของ MICCI ในความตกลง FTA ภาครัฐโดย MITI จะมีการประชุมปรึกษากับ MICCI และสาขาธุรกิจต่างๆเป็นประจำ

- ความตกลง Trans-Pacific Partnership Agreement (TPP) การเจรจาจะมุ่งเน้นในภาคบริการที่กำลังมีความสำคัญมากขึ้น แต่เนื่องจากยังมีข้อแตกต่างทางเศรษฐกิจของประเทศสมาชิกที่พัฒนาแล้วกับประเทศกำลังพัฒนา ดังนั้น ท่าทีของมาเลเซียจะต้องวางท่าทีที่เหมาะสมในการเจรจา สร้างความสมดุลระหว่างประเด็นการค้าสินค้าและการค้าบริการ โดยประเด็นที่กำลังเป็นที่สนใจในขณะนี้ ได้แก่ การจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ การค้าปลีก ซึ่ง MICCI สนับสนุนนโยบายการเปิดเสรี และมาเลเซียเปิดเสรีภาคบริการแล้ว ๘ สาขา อย่างไรก็ดี ยังมีการต่อต้านจากกลุ่มที่ไม่เห็นด้วยภายในประเทศ

- ภายใต้ความตกลง FTA ใบรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin : C/O) แบบ preferential MITI จะเป็นหน่วยงานหลักในการออก C/O สำหรับ MICCI สามารถออก C/O ให้กับสมาชิกได้เช่นกันหากได้รับการร้องขอ แต่จะเป็นแบบ non-preferential โดยที่ผ่านมาเห็นว่า MITI มีกฎเกณฑ์ที่ไม่เข้มงวดมากนัก เพราะมาเลเซียมีความตกลงการค้ากับหลายประเทศ และพบว่ามีการปลอมแปลง C/O เป็นจำนวนมาก เนื่องจากผู้ค้าขายใช้มาเลเซียเป็นทางผ่านในการส่งสินค้าทุ่มตลาดเพื่อส่งออกใหม่ (re-export) ในนามของมาเลเซียเพื่อที่จะสามารถขอใช้สิทธิประโยชน์จากความตกลง FTA จึงทำให้ MITI ต้องปรับปรุงกฎระเบียบในการออก C/O และลดจำนวนหน่วยงานที่ได้รับอนุญาตให้สามารถออก C/O ให้น้อยลง และต้องมีการต่ออายุใบอนุญาตทุกปี ขณะนี้ได้ดำเนินการผ่านระบบออนไลน์แล้วเพื่อลดปัญหา สำหรับ MICCI กำลังเตรียมความพร้อมในการได้รับอนุญาตออก C/O แบบ preferential โดยเก็บค่าธรรมเนียมสำหรับสมาชิกเพียง ๕ ริงกิต/ชุด สำหรับ MITI ไม่คิดค่าธรรมเนียม

- ประเด็นข้อกังวลจาก FTA ภาคเอกชนเป็นห่วงการไหลทะลักเข้ามาของสินค้าที่ไม่ได้มาตรฐาน และมีราคาถูกจากประเทศจีน เช่น อะไหล่ชิ้นส่วน สินค้าเครื่องใช้ไฟฟ้า ซึ่งมาเลเซียตระหนักถึงมาตรการที่มิใช่ภาษี (NTBs) เพื่อให้สินค้าที่เข้ามาต้องผ่านเกณฑ์มาตรฐานการผลิต โดยความตกลง FTA เป็นกลไกที่จะสามารถบรรเทาปัญหาได้

- การก้าวสู่ AEC ซึ่งจะทำให้อาเซียนกลายเป็นตลาดเดียว MICCI เห็นว่าแต่ละประเทศไม่น่าจะผลิตสินค้ารายการใดเป็นการเฉพาะเท่านั้น และไม่กังวลต่อการเคลื่อนย้ายการผลิตมากนัก อย่างไรก็ดี สมาชิกยังไม่ตอบสนองต่อประเด็น AEC มากนัก

- สำหรับประเด็นการลงทุนจากต่างประเทศ นักลงทุนจะเป็นผู้พิจารณาเองสำหรับการเลือกลงทุนในมาเลเซียโดยพิจารณาจากสิทธิประโยชน์ต่างๆที่จะได้รับ ซึ่งจากการหารือกับ MITI และ MIDA MICCI เห็นว่า การลงทุนจากต่างประเทศ หรือการเคลื่อนย้ายฐานการผลิต ไม่ได้เป็นผลมาจากความตกลง FTA

๒. Malaysian China Chamber of Commerce (MCCC)

สภาหอการค้ามาเลเซีย-จีน (MCCC) จัดตั้งขึ้นเมื่อปี ๑๙๙๐ ปัจจุบันมีสมาชิกกว่า ๑,๓๐๐ บริษัท ครอบคลุมกิจการการค้า การผลิต การเงิน การเกษตร อสังหาริมทรัพย์ การท่องเที่ยว การศึกษา การให้คำปรึกษา และสาขาอุตสาหกรรมอื่นๆ MCCC มีวัตถุประสงค์ในการส่งเสริมให้นักธุรกิจมาเลเซียเชื้อสายจีนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสวงหาความร่วมมือและพัฒนาเศรษฐกิจและการค้า รวมถึงการลงทุนระหว่างมาเลเซียและจีน กิจกรรมหลักของ MCCC ประกอบด้วย การต้อนรับคณะผู้แทนธุรกิจจากจีน การเข้าร่วม/จัดงานแสดงนิทรรศการ การประชุม สัมมนาทางเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุนทั้งในมาเลเซียและจีน MCCC ยังทำหน้าที่ออก C/O แบบ non-preferential ด้วย แต่หากเป็น C/O แบบ preferential เพื่อรับรองขอใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษีต้องไปขอที่ MITI เท่านั้น โดย MCCC จะมีการตรวจสอบเพื่อยืนยันว่าบริษัทมีการส่งออกจริง และรายงานให้ MITI ทุกไตรมาส

ในกระบวนการเจรจาจัดทำ FTA รัฐบาลมาเลเซียชุดปัจจุบันภายใต้การบริหารของนายกรัฐมนตรี นายราจิบ นาซัค ให้ความสำคัญกับภาคเอกชนมากขึ้น และหลังจากความตกลง FTA ต่างๆ ของมาเลเซียมีผลบังคับใช้ ทำให้มาเลเซียสามารถส่งสินค้าไปยังจีนได้เพิ่มมากขึ้นในปี ๒๐๑๐ เช่น สินค้าผักและผลไม้ (ทุเรียนแช่แข็ง) นอกจากนี้ ยังทำให้ปริมาณการค้าระหว่างมาเลเซียและจีนเกินดุลได้เป็นครั้งแรกด้วย โดยสินค้าส่งออกที่สำคัญไปยังจีน ได้แก่ เครื่องใช้ไฟฟ้าและชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ปิโตรเคมี น้ำมันปาล์ม ยางพาราและผลิตภัณฑ์ และเฟอร์นิเจอร์ไม้สัก โดยการใช้สิทธิประโยชน์จากความตกลง FTA ที่ผ่านมายังไม่พบปัญหา สำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ มาเลเซียมีนโยบายปกป้องภายในประเทศระดับสูง แต่ปัจจุบันเริ่มมีการผ่อนคลายกฎระเบียบ เนื่องจากนักลงทุนได้ย้ายฐานการลงทุนเข้าไปในไทยมากขึ้น ในส่วนของภาคบริการ มาเลเซียเริ่มเปิดเสรีแล้ว ตัวอย่างคือ การธนาคาร ที่มีการเปิดสาขาออกนอกประเทศ เช่น CIMB และอนุญาตให้เข้ามาเปิดในประเทศ เช่น Bank of Construction of China เป็นต้น ในส่วนของผลกระทบภาคบริการอาจเห็นได้จาก ปัญหาจากการเปิดสาขาของห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ ซึ่งส่งผลกระทบต่อกิจการของผู้ค้าปลีกชาวจีน โดยการเตรียมตัวเข้าสู่ AEC MCCC เห็นว่าการแข่งขันเป็นสิ่งจำเป็นและทุกฝ่ายจะต้องมีการเตรียมความพร้อมทั้งภาคสินค้าและภาคบริการ

ผตร.อก. และ รองประธาน พร้อมกับสมาชิกของ MCCC ให้การต้อนรับและนำเสนอข้อมูล

นอกจากนี้ MCCC มีนโยบายที่เป็นมิตรอยู่แล้วกับทั้งจีนและไต้หวัน และยังทำหน้าที่ในการชักจูงการลงทุนมายังมาเลเซียด้วย โดยจะเห็นว่ามีนักลงทุนจากไต้หวันมาลงทุนในมาเลเซียสูงเป็นอันดับต้นๆ และปัจจุบันภายใต้ Economic Transformation Programme (ETP) ของรัฐบาลมาเลเซีย มีโครงการใหญ่ๆเกิดขึ้น ได้แก่ Iskandar Malaysia (เขตเศรษฐกิจพิเศษตอนใต้ รัฐยะโฮบารูห์) โดยการให้สิทธิประโยชน์ด้านการลงทุน เช่น ปลอดภาษี สรรพสามิต การถือครองที่ดิน ซึ่งคาดว่าจะทำให้นักลงทุนจีนสนใจมาลงทุนเพิ่มขึ้นทั้งภาคการผลิตและบริการ ได้แก่ การศึกษา การแพทย์ อิเล็กทรอนิกส์ ปิโตรเคมี พลังงาน และ ขนส่งมวลชน อย่างไรก็ดี มาเลเซียยังมีปัญหาขาดแคลนแรงงาน ซึ่งแรงงานผิดกฎหมายส่วนมากเป็นชาวอินโดนีเซีย สำหรับการลงทุนนอกประเทศ นักลงทุนมาเลเซียเริ่มออกไปลงทุนในจีนแล้ว สาขาอสังหาริมทรัพย์ อุตสาหกรรมการผลิตเพื่อตลาดภายใน เป็นต้น

๓. Federation of Malaysian Manufactures (FMM)

FMM เป็นหน่วยงานชั้นนำด้านเศรษฐกิจของเอกชนมาเลเซีย ทำหน้าที่เช่นเดียวกับสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เป็นกระบอกเสียงของภาคอุตสาหกรรมการผลิตของมาเลเซีย มีสมาชิกตั้งแต่กิจการขนาดเล็กจนถึงขนาดใหญ่จำนวนกว่า ๒,๐๐๐ แห่ง และโดยที่สินค้าอุตสาหกรรมของมาเลเซียร้อยละ ๘๕ ผลิตเพื่อการส่งออก และผลิตภัณฑ์มวลรวม (GDP) ของประเทศ ร้อยละ ๓๕ เป็นส่วนของภาคการผลิต ดังนั้น FMM จึงเป็นหน่วยงานหลักที่ภาครัฐมาเลเซียให้ความสำคัญอย่างมากในกระบวนการเจรจา FTA

FMM มีนโยบายการเปิดเสรี โดยสนับสนุนรัฐบาลมาเลเซียในการจัดทำ FTA กับคู่เจรจาต่างๆ ทั้งในภาคการผลิตและการบริการ ซึ่งภาคบริการที่สำคัญและ FMM สนับสนุนภาครัฐในการเปิดเสรี คือ สาขาการขนส่ง ได้แก่ การท่าเรือ และ โลจิสติกส์ และเห็นว่าปัญหาสำคัญในความตกลง FTA สำหรับมาเลเซีย คือ มาตรการที่มิใช่ภาษี (NTBs) ซึ่งควรต้องกำจัดให้เหลือน้อยที่สุดและปัญหาแรงงานซึ่งเป็นผลสืบเนื่องมาจากด้านการเมือง ดังนั้น ในการเจรจา FTA ทุกฝ่ายควรมีความจริงใจและความโปร่งใสในการร่วมกันขจัดปัญหาเหล่านี้ โดยที่มาเลเซียเป็นตลาดเล็ก จึงต้องพยายามแสวงหาตลาดที่ใหญ่กว่าเพื่อส่งเสริมการส่งออก ซึ่งมาเลเซียมีการใช้ประโยชน์จากความตกลง AFTA ได้มากที่สุด อย่างไรก็ดี บางความตกลง FTA เช่น อาเซียน-จีน อาจดำเนินการเร็วเกินไป จึงทำให้เกิดผลกระทบตามมา เช่น ปัญหาสินค้าทุ่มตลาดและสินค้าที่ไม่ได้มาตรฐานไหลทะลักเข้าประเทศเป็นจำนวนมาก เช่น เซรามิก แก้ว ยาง และพลาสติก ภาครัฐจึงพยายามควบคุมตรวจสอบสินค้าให้มีมาตรฐาน และส่งเสริมให้ความรู้กับประชาชนในการแยกระหว่างสินค้าคุณภาพกับสินค้าที่ไม่ได้มาตรฐาน ซึ่ง FMM ไม่มีกองทุนเพื่อช่วยเหลือสมาชิกในการปรับตัวรองรับผลกระทบจาก FTA แต่ FMM มีการประชาสัมพันธ์และรณรงค์ให้ความรู้ความเข้าใจแก่ผู้ประกอบการเกี่ยวกับ FTA โดยการจัดประชุม สัมมนา เพื่อให้สมาชิกรับทราบข้อมูลมาตรการทางการค้า เช่น Anti-dumping Safeguard แต่ผู้ประกอบการโดยเฉพาะ SMEs มักไม่ค่อยให้ความสนใจ ในขณะที่บริษัทขนาดใหญ่จะตื่นตัวมากกว่า และ MITI ได้พยายามประชาสัมพันธ์ด้วยอีกทาง อย่างไรก็ดี มาเลเซียไม่ได้สนับสนุนการเปิดเสรีทุกสาขา ดังเช่น อุตสาหกรรมยานยนต์ ที่รัฐบาลยังคงปกป้องไว้เป็นอุตสาหกรรมภายในประเทศ โดยจะเห็นว่าถึงแม้รถยนต์ที่ขายภายในประเทศจะต้องเสียภาษีสรรพสามิตเหมือนกัน แต่รัฐบาลออกมาตรการระบบใบอนุญาต (Approval Permit : AP) สำหรับรถยนต์ที่นำเข้าจากต่างประเทศ ซึ่งมีวิธีการคำนวณอัตราภาษีจากขนาดของเครื่องยนต์ และระดับของการใช้วัตถุดิบภายในประเทศเป็นเกณฑ์สำคัญ จึงทำให้รถยนต์นำเข้ามีราคาขายแพงกว่ารถยนต์ภายในประเทศ

FMM เห็นว่า FTA ทำให้เกิดการเปลี่ยนเครือข่ายการผลิตบ้าง เช่น อุตสาหกรรมสิ่งทอ ซึ่งมาเลเซียเคยใช้แรงงานเข้มข้น แต่ปัจจุบันมีจำนวนลดลง ทำให้มีค่าใช้จ่ายสูง จึงทำให้เกิดการย้ายการผลิตไปนอกประเทศ ซึ่งการแบ่งการผลิต ยังเป็นนโยบายจากบริษัทแม่จากต่างประเทศทำการวางแผนกระจายการผลิตไปยังภูมิภาคต่างๆ เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ ด้านการลงทุน มาเลเซียมีนโยบายดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ โดยจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษจำนวน ๕ แห่ง [๒] ตามภูมิภาคต่างๆของประเทศ โดยการเสนอสิทธิประโยชน์การลงทุนต่างๆ นับเป็นวิธีการเปิดเสรีการค้าอีกทางหนึ่งของมาเลเซีย

สำหรับนโยบายกลุ่มชนภูมิบุตรา FMM ให้ความเห็นว่ายังเป็นอุปสรรคสำคัญที่ทำให้เศรษฐกิจและการจัดทำ FTA ของมาเลเซียไม่มีความคืบหน้ามากนัก แต่บริษัทขนาดใหญ่มักจะแก้ปัญหาโดยการ subcontract กับกลุ่มชนภูมิบุตราที่ได้รับประโยชน์จากภาครัฐ นอกจากนี้ ยังเห็นว่าวิสัยทัศน์ของมาเลเซียที่จะมุ่งสู่การเป็นประเทศที่มีรายได้สูงในปี ๒๐๒๐ คงเป็นไปได้ยาก

ประธาน FMM
ร่วมเข้าพบและให้สัมภาษณ์ข้อมูล

[๒] ๕ Economic Corridors ได้แก่ ๑. Sarawak Corridor of Renewable Energy (SCORE) ๒. Iskandar Malaysia ๓. East Coast Economic Region (ECER) ๔. Northern Corridor Economic Region (NCER) และ ๕. Sabah Development Corridor (SDC)

สมาคมการค้า

๑. Malaysian Automotive Association (MAA)

สมาคมยานยนต์ของมาเลเซีย หรือ MAA จัดตั้งขึ้นเมื่อเดือนพฤศจิกายน ปี ๑๙๖๐ มีวัตถุประสงค์หลักในการพัฒนาและปกป้องประโยชน์ให้กับสมาชิกซึ่งประกอบไปด้วยบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนและยานยนต์ของมาเลเซีย MAA ยังทำหน้าที่เป็นตัวแทนของภาคเอกชน ในการเสนอแนะนโยบายและมาตรการต่างๆด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ให้แก่ภาครัฐ และทำการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารที่สำคัญต่อสาธารณะเกี่ยวกับสถานการณ์ของอุตสาหกรรมยานยนต์ ภายใต้แผนแม่บทอุตสาหกรรม ฉบับที่ ๓ ปี ๒๐๐๖ - ๒๐๒๐ (Third Industrial Master Plan – IMP3) มาเลเซียได้กำหนดนโยบายที่ชัดเจนในการสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่ง MITI กำหนดให้มีนโยบายยานยนต์แห่งชาติ (National Automotive Policy : NAP) มาตั้งแต่ปี ๒๐๐๖ และปรับปรุงล่าสุดเมื่อเดือนมกราคม ๒๐๑๐ เพื่อสนับสนุนให้อุตสาหกรรมยานยนต์ของมาเลเซีย สามารถแข่งขันได้และเชื่อมโยงไปยังภูมิภาคและตลาดทั่วโลก

ที่ผ่านมา ภายหลังการจัดทำ FTA ของมาเลเซียกับคู่เจรจาต่างๆ MAA ไม่ได้รับการร้องเรียนจากผู้ประกอบการในส่วนของอุตสาหกรรมยานยนต์ถึงผลกระทบของการใช้ประโยชน์จาก FTA เนื่องจากอัตราภาษีศุลกากรของสินค้ายานยนต์และชิ้นส่วนของมาเลเซียกับคู่เจรจา จะอยู่ในบัญชีรายการสินค้าอ่อนไหว (Sensitive : SL) ยกเว้นความตกลงการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) และความตกลงการค้าเสรีมาเลเซีย-ญี่ปุ่น (MJEPA) สินค้าดังกล่าวจะอยู่ในบัญชีรายการสินค้าปกติและมีอัตราภาษีที่เท่ากัน โดยในการเจรจาความตกลง FTA ของมาเลเซียที่ผ่านมาในทุกกรอบความตกลง MITI จะขอรับทราบข้อคิดเห็นและท่าทีจาก MAA เพื่อนำไปประกอบการพิจารณาการเจรจา FTA ด้วยทุกครั้ง สำหรับ นโยบายด้านอุตสาหกรรมยานยนต์มาเลเซียในขณะนี้คงไม่เปลี่ยนแปลงมากนัก เนื่องจากมาเลเซียมีนโยบายยานยนต์แห่งชาติ โดยรถยนต์ Proton และ Perodua เป็นรถยนต์แห่งชาติที่รัฐบาลจะต้องปกป้องไว้ก่อน และแม้จะมีการทบทวนนโยบายอยู่บ้างในการหาผู้มาร่วมลงทุนกับรถยนต์ Proton แต่มาเลเซียเกรงว่าการดำเนินการเช่นนั้น ผู้ร่วมลงทุนจะมาทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงจากระบบเดิมที่เป็นอยู่ อย่างไรก็ดี มาเลเซียคงต้องทยอยปรับนโยบายให้เปิดกว้างมากขึ้น ดังจะเห็นได้จากในปัจจุบัน Perodua ได้มีการร่วมลงทุนกับ Daihatsu ของญี่ปุ่นไปแล้ว (สัดส่วนการถือหุ้น ร้อยละ ๔๙ : ๕๑) ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของยอดขายส่วนแบ่งตลาดรถยนต์ Perodua นำหน้าตลาดรถยนต์ Proton ซึ่งเคยมียอดขายเป็นอันดับหนึ่งมาโดยตลอด (ณ ปัจจุบันที่ ร้อยละ ๓๒ และ ร้อยละ ๓๐ ตามลำดับ) ทั้งนี้ ยอดขายรถยนต์ในมาเลเซีย อันดับหนึ่ง คือ Proton และ Perodua เนื่องจากมีราคาถูกกว่ารถยนต์อื่นประมาณร้อยละ ๓๐ และครองส่วนแบ่งตลาดร้อยละ ๖๐ และยังทำการส่งออกไปยังตลาดต่างประเทศด้วย เช่น ตะวันออกกลาง สหภาพยุโรป อันดับสองคือ รถยนต์ค่ายญี่ปุ่น เช่น โตโยต้า ฮอนด้า และอันดับสามได้แก่รถยนต์ค่ายตะวันตก สำหรับนโยบายรถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ Eco Car ของมาเลเซียยังไม่มีความชัดเจนมากนัก อย่างไรก็ตาม มาเลเซียมีนโยบายส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีขั้นสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมอยู่แล้ว เช่น การพัฒนาการผลิตรถยนต์ไฮบริด ซึ่ง MAA ได้เสนอแนะนโยบายเกี่ยวกับเรื่องนี้ให้หน่วยงานภาครัฐพิจารณาด้วยแล้ว สำหรับด้านแรงงาน ในกระบวนการผลิตเพื่อประกอบรถยนต์ ยังไม่มีปัญหาขาดแคลนแรงงาน ยกเว้นในสายการผลิตด้านอื่นๆที่อาจประสบปัญหาอยู่บ้าง

ประธานสมาคมยานยนต์มาเลเซีย (MAA)

เจ้าหน้าที่ MAA แนะนำสมาชิกของสมาคม

ภายใต้แผนแม่บทอุตสาหกรรม ฉบับที่ ๓ (IMP3) มาเลเซียมีมาตรการให้ความช่วยเหลือด้านการเงิน เรียกว่า Industrial Adjustment Fund (IAF) เพื่อให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบจากการเปิดเสรีการค้า เช่น การให้เงินกู้แบบไม่มีดอกเบี้ยเพื่อการปรับปรุงเครื่องจักรและการปรับใช้เทคโนโลยี สำหรับ นโยบายยานยนต์แห่งชาติของมาเลเซีย (NAP) มีมาตรการให้ความช่วยเหลือด้านการเงินด้วยเช่นกัน เรียกว่า กองทุนพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ (Automotive Development Fund : ADF) โดยภาครัฐจะให้ความช่วยเหลือเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ เพื่อให้ผู้ประกอบการของอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยเฉพาะผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งมีผู้ประกอบการมาเลเซียเป็นจำนวนมากที่ผลิตชิ้นส่วนให้กับ Proton และ Perodua ใช้เงินกองทุนนี้ในการปรับปรุงขีดความสามารถทางการแข่งขัน รวมถึงใช้ในการวิจัยและพัฒนา แต่ปัจจุบันพบว่าเงินกองทุนดังกล่าว Proton ได้ใช้ไปกับการให้ความช่วยเหลือผู้แทนจำหน่ายรถยนต์ Proton ที่กำลังประสบปัญหาทางธุรกิจเป็นส่วนมาก

MAA ให้ความเห็นว่านโยบายยานยนต์แห่งชาติของมาเลเซีย (NAP) เป็นการช่วยให้ไทยได้รับประโยชน์ในอุตสาหกรรมยานยนต์ จากการที่ต่างประเทศเลือกมาลงทุนเป็นฐานการผลิต ซึ่งมาเลเซียคงต้องมีการปรับปรุงนโยบายเปิดกว้างให้มากขึ้น

๒. The Electrical and Electronics Association of Malaysia (TEEAM)

สมาคมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์มาเลเซีย (TEEAM) เป็นองค์กรการค้าและตัวแทนของกลุ่มอุตสาหกรรมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ (E&E) ในมาเลเซีย จัดตั้งขึ้นเมื่อปี ๑๙๕๒ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทำงานร่วมกับภาครัฐและเอกชนสำหรับการพัฒนาและส่งเสริมความก้าวหน้าของอุตสาหกรรม E&E ของมาเลเซียให้มีคุณภาพและเป็นไปตามมาตรฐานสากล รวมถึงได้รับการแต่งตั้งเป็นหน่วยงานตรวจสอบมาตรฐานและความปลอดภัยของสินค้าและบริการ เช่น Standard Wiring Organization (SWO) นอกจากนี้ ยังทำหน้าที่เป็นผู้แทนในคณะกรรมการระหว่างประเทศ เช่น ASEAN Consultative Committee for Standards & Quality (ACCSQ) เป็นต้น โดย TEEMA มีสมาชิกประมาณ ๑,๐๐๐ ราย ประกอบด้วย ผู้จัดจำหน่าย ผู้ผลิตอุปกรณ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ โรงงานอุตสาหกรรม และผู้รับเหมา ส่วนใหญ่เป็น SMEs ของมาเลเซีย และ TEEMA มีเครือข่ายสาขาอยู่ในทุกรัฐทั่วประเทศ นอกจากนี้ ในมาเลเซียยังมีสมาคมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งดำเนินงานเฉพาะด้านเครื่องใช้ไฟฟ้า ตลาดส่งออกหลักของสินค้าเหล่านี้ ได้แก่ ออสเตรเลีย อินโดนีเซีย และตะวันออกกลาง

ในการเจรจาความตกลง FTA ของมาเลเซีย ภาครัฐจะมีการประชุมหารือร่วมกับ TEEMA เกี่ยวกับท่าทีและข้อเสนอต่างๆอยู่เสมอ โดย TEEMA มีความเห็นที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- สินค้าบางชนิด เช่น แผงวงจรอิเล็กทรอนิกส์ ไม่ได้ใช้สิทธิประโยชน์จากความตกลง FTA เนื่องจากส่วนมากตั้งอยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษปลอดภาษี (Export Processing Zone : EPZ)

- ความตกลง AFTA มีความสำคัญมากที่สุด และต้องการให้มีมาตรฐานของ ASEAN Standards เช่นเดียวกับสหภาพยุโรปที่มีมาตรฐาน EU Directives ซึ่งปัจจุบันอุตสาหกรรม E&E ดำเนินงานตามมาตรฐาน IEC (International Electrotechnical Commission) นอกจากนี้ การจัดทำความตกลงว่าด้วยการยอมรับร่วม (Mutual Recognition Arrangement: MRA) เป็นสิ่งสำคัญที่ภาครัฐควรให้ความสำคัญในการเจรจา FTA ทุกความตกลง

- ความตกลง Trans-Pacific Partnership Agreement (TPP) มาเลเซียต้องการเข้าร่วมการจัดทำ เนื่องจากเป็นโอกาสในการจัดทำความตกลงเสรีการค้ากับสหรัฐอเมริกา และยังเป็นการเพิ่มโอกาสให้กับกลุ่ม Non-Bumiputera ของมาเลเซียเข้ามาส่วนร่วมได้มากขึ้น เช่น การจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ เป็นต้น

ถ่ายภาพร่วมกับประธานและสมาชิกของ TEEAM

- ความตกลง Malaysia-India Comprehensive Economic Cooperation Agreement (MICECA) อินเดียต้องการเปิดเสรีภาคบริการจากมาเลเซีย ซึ่งนโยบายปัจจุบันของมาเลซียจะเปิดเสรีในภาคบริการ ๘ สาขาหลัก (๒๗ สาขาย่อย) อยู่แล้วภายในปี ๒๐๑๒ โดยเห็นว่าการเปิดเสรีกับอินเดียควรเป็นการสร้างความร่วมมือระหว่างกันมากกว่าการแข่งขัน โดยอินเดียเริ่มเข้ามาลงทุนในมาเลเซียมากขึ้น เนื่องจากโครงสร้างพื้นฐาน และมาตรฐานแรงงานได้เปรียบกว่าภายในอินเดีย

- ความตกลง ASEAN-China อาจสร้างปัญหาการทะลักเข้ามาของสินค้าจากประเทศจีน ศุลกากรมาเลเซียจะเป็นผู้กำหนดกระบวนการในการตรวจสอบการนำเข้าของสินค้าจากต่างประเทศ ซึ่งสินค้ากลุ่ม E&E ต้องมีคุณสมบัติตามมาตรฐานที่กำหนด จึงจำเป็นต้องประชาสัมพันธ์เพื่อให้ความรู้ต่างๆที่เกี่ยวข้องแก่ผู้ประกอบการและควรดำเนินการอย่างต่อเนื่อง

- ความตกลง Malaysia-Japan Economic Partnership Agreement (MJEPA) ผลกระทบที่เกิดจากเหตุการณ์แผ่นดินไหวในญี่ปุ่นเมื่อเดือนมีนาคม ๒๐๑๑ ไม่ส่งผลกระทบต่อการส่งออก สำหรับการนำเข้า อาจพบปัญหาความล่าช้าในการนำเข้าอยู่บ้าง

๓. Japan External Trade Organization (JETRO), Kuala Lumpur

JETRO ให้ความเห็นว่า ที่ผ่านมาผู้ประกอบการญี่ปุ่นในมาเลเซียยังไม่พบปัญหาเกี่ยวกับการใช้สิทธิประโยชน์ FTA และจากผลสำรวจพบว่าบริษัทญี่ปุ่นใช้สิทธิประโยชน์จากความตกลง FTA มาเลเซีย-ญี่ปุ่น (MJEPA) อยู่ที่ระดับร้อยละ ๗๐ อย่างไรก็ดี อาจมีอุปสรรคบ้างในการขอใช้สิทธิประโยชน์ เช่น การขอใบรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (C/O) ซึ่งผู้ส่งออกจะต้องเข้าไปยื่นที่ MITI ทุกครั้งและมีขั้นตอนที่ยุ่งยาก โดยใช้เวลานานถึง ๕-๖ วันทำการ จากที่กำหนดไว้เพียง ๓ วันทำการ และข้อมูลในเอกสารมีรายละเอียดค่อนข้างมาก โดยเฉพาะการบังคับให้กรอกข้อมูลราคาต้นทุนสินค้าใน Form D ซึ่งผู้ส่งออก ไม่ประสงค์ที่จะให้คู่ค้าทราบราคา อย่างไรก็ตาม ผู้ส่งออกมีทางเลือกใช้สิทธิประโยชน์อื่น เพื่อเสริมสร้างสินค้าให้สามารถแข่งขันได้ คือ ๑. Licensed Manufacturing Warehouse (LMW) ซึ่งจะให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีกับผู้ส่งออกที่ผลิตสินค้าและมีการส่งออกเกินร้อยละ ๘๐ จึงจะได้รับการยกเว้นภาษีนำเข้าวัตถุดิบและส่วนประกอบ โดยไม่จำเป็นต้องมีโรงงานตั้งอยู่ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ ๒. สิทธิประโยชน์จากการส่งเสริมการลงทุนของ MIDA

ผู้อำนวยการ ฝ่ายบริการข้อมูลและวิจัย JETRO Kuala Lumpur ให้สัมภาษณ์และนำเสนอข้อมูล

FTA เป็นปัจจัยสำคัญอย่างหนึ่งในการตัดสินใจลงทุน เช่น ความตกลง FTA มาเลเซีย-อินเดีย (MICECA) หากทั้งสองประเทศไม่มีความตกลงระหว่างกันก็อาจมีการย้ายฐานการผลิตไปยังที่อื่นได้ สำหรับในมาเลเซีย นักลงทุนญี่ปุ่นเลือกลงทุนในพื้นที่ภาคตะวันตกเป็นหลัก เนื่องจากมีโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์รองรับเพียงพอ โดยอุตสาหกรรมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ มาเลเซียมีนโยบายเปิดตลาดเต็มที่ เช่นเดียวกับอุตสาหกรรมปิโตรเคมี ที่มีการใช้สิทธิประโยชน์ FTA ค่อนข้างสูง แต่อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นสาขาที่มาเลเซียให้การปกป้องสูง เนื่องจากมาเลเซียมีรถยนต์แห่งชาติ ได้แก่ Proton และ Perodua รัฐบาลจึงมีนโยบายด้านภาษีต่างๆ ที่เอื้อประโยชน์ต่อรถยนต์ ๒ ค่ายนี้เป็นพิเศษโดยเฉพาะ Proton ซึ่งจะได้รับประโยชน์จากการอุดหนุนภายในประเทศ ในขณะที่รถยนต์นำเข้าจากต่างประเทศจะถูกเรียกเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราที่ซับซ้อนมาก ทำให้ไม่สามารถแข่งขันราคากับรถยนต์แห่งชาติได้ และเป็นสาเหตุที่นักลงทุนญี่ปุ่นต้องมองไปยังประเทศอื่นๆ เช่น ไทย อินโดนีเซีย เป็นต้น นอกจากนี้ เหตุการณ์ภัยพิบัติและโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ระเบิดที่ญี่ปุ่นเมื่อเดือนมีนาคม ๒๐๑๑ จะมีผลระยะยาวในการย้ายฐานการผลิต โดยเฉพาะสาขาเคมี คาดว่าจะมีการย้ายฐานการผลิตเข้ามาในอาเซียน ซึ่งจะมีข่าวที่ชัดเจนอีก ๒-๓ เดือนข้างหน้า

****

เรียบเรียงโดย :
นายชาลี ขันศิริ และ นางบุตรี เทียมเทียบรัตน์
สำนักเศรษฐกิจอุตสาหกรรมระหว่างประเทศ
สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม
มิถุนายน ๒๕๕๔