



เจาะลึกการ เปิดเสรี "RCEP"

ต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

ศุทธิณี หวานจำ

ธัญชนก โรจน์ขจรเกียรติ

The International Competitiveness
Research Cluster

Faculty of Economics, Thammasat



Highlight

เจาะลึกการเปิดเสรี "RCEP" ต่ออุตสาหกรรมยานยนต์

หากกล่าวถึง FTA ขนาดใหญ่ ทุกคนฝากความหวังไว้กับความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค หรือ **RCEP** เพราะเป็น FTA ที่ใหญ่ที่สุดในโลก ครอบคลุม 15 ประเทศ (อาเซียน 10 ประเทศ จีน เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์) ที่มี GDP รวมกันมากถึง 1 ใน 3 ของโลก และเป็นตลาดขนาดใหญ่ครอบคลุมผู้บริโภคกว่า 30% ของประชากรโลก

แต่ด้วยความตกลง **RCEP** มีความสลับซับซ้อนและยังคงมีความซ้อนทับกับ FTA ที่ประเทศไทยมีอยู่เดิม¹ การประเมินผลในการกระตุ้นการส่งออกจึงจำเป็นต้องพิจารณาเชิงลึกรายอุตสาหกรรมเพื่อให้เห็นภาพที่ชัดเจน ซึ่ง Policy Brief นี้ได้เจาะลึกถึงการเปิดเสรีตามกรอบของ RCEP ต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ (รถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์) ที่เป็นอุตสาหกรรมส่งออกสำคัญของไทย โดยครอบคลุม 93 รายการสินค้าที่พิกัดศุลกากร (Harmonized System: HS) ระดับ 6 หลัก โดยรถยนต์แบ่งได้เป็นสองกลุ่มหลักคือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (HS8703) และรถบรรทุก (HS8704) ขณะที่ชิ้นส่วนยานยนต์ ประกอบด้วย ชิ้นส่วนพลาสติก (HS39) ชิ้นส่วนยาง (HS40) กระบอก (HS70) ชิ้นส่วนโลหะ (HS73) อุปกรณ์ยึดฐานโลหะอื่น ๆ สำหรับยานยนต์ (HS83) ส่วนของเครื่องยนต์ (HS84) อิเล็กทรอนิกส์ (HS85) ชิ้นส่วนตัวถังและอุปกรณ์เสริม (HS87)

"ผลสรุปของการวิเคราะห์ พบว่า จากสถานะปัจจุบันที่ความตกลง RCEP เพิ่งจะเริ่มมีผลบังคับใช้ ทำให้ผลจากสิทธิประโยชน์จึงมีจำกัด และน้อยกว่าเมื่อเทียบกับการเปิดเสรีในกรอบ FTA ก่อนหน้า แต่ด้วยความยืดหยุ่นในกฎว่าด้วยแหล่งกำเนิด ขนาดของประเทศสมาชิก และการค้าระหว่างสมาชิก RCEP เดิมทีมากน่าจะทำให้เกิดประโยชน์ได้ในระยะปานกลางถึงระยะยาว"

อุตสาหกรรม "รถยนต์" และ "ชิ้นส่วนยานยนต์" ของไทย



ถือเป็นรากฐานที่สำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย ช่วยเพิ่มมูลค่าทางการค้าและสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจ เนื่องจากมีความเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมอื่น ๆ อีกจำนวนมาก อาทิ อุตสาหกรรมเหล็ก พลาสติก ยาง ซึ่งห่วงโซ่มูลค่า (Value Chain) ของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย ประกอบด้วย 3 ส่วน คือ อุตสาหกรรมต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ โดยอุตสาหกรรมต้นน้ำเป็นขั้นตอนของการออกแบบ วิจัย และพัฒนาผลิตภัณฑ์ มีอุตสาหกรรมสนับสนุน อาทิ อุตสาหกรรมเหล็ก อุตสาหกรรมพลาสติก อุตสาหกรรมยาง อุตสาหกรรมเครื่องจักรกล อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น อุตสาหกรรมกลางน้ำเป็นขั้นตอนของการผลิตชิ้นส่วนย่อยเพื่อป้อนให้แก่ผู้ประกอบรถยนต์ (Assembler) ขณะที่อุตสาหกรรมปลายน้ำเป็นขั้นตอนของผู้ผลิตยานยนต์หรือผู้ประกอบรถยนต์ที่เป็นเจ้าของเทคโนโลยี และเป็นผู้ออกแบบ วิจัย และพัฒนายานยนต์

สถานการณ์การผลิตและส่งออก

ปริมาณการผลิตและส่งออกยานยนต์ของไทยในช่วง 20 ปีที่ผ่านมา พบว่ามีการผลิตรถยนต์เพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด จากเดิมที่ผลิตเพียง 4 แสนกว่าคันในปี 2543 เพิ่มขึ้นมากกว่า 1.64 ล้านคัน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 เป็นต้นมา ซึ่งในปัจจุบันการผลิตยานยนต์ของประเทศไทยกว่าครึ่งเป็นการผลิตเพื่อส่งออก โดยในช่วงการแพร่ระบาดของ COVID-19 อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยมีการหยุดชะงักและทำให้ปริมาณการผลิตและส่งออกลดลงในช่วงเวลาดังกล่าว แต่อย่างไรก็ตาม ในปี พ.ศ. 2564 การผลิตและการส่งออกยานยนต์ของไทยเริ่มฟื้นตัวกลับมาดีขึ้นอีกครั้ง

R C E P

ความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค

(Regional Comprehensive Economic Partnership: RCEP)

มีผลบังคับใช้แล้วเมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2565 มีวาระผูกพันกว่า 20 ปี ซึ่งความตกลง RCEP มีรูปแบบการเปิดเสรีที่ต่างจาก FTA ฉบับอื่น ๆ โดยประเทศในภาคีจะมีข้อผูกมัดแบบเฉพาะให้แก่กันและแตกต่างกันออกไปในแต่ละประเทศ กล่าวคือ ภายใต้ความตกลง RCEP ประเทศสมาชิกจะมีการเปิดตลาดหรือการกำหนดอัตราภาษีที่แตกต่างกันได้ขึ้นอยู่กับระดับการพัฒนาและระดับเศรษฐกิจของประเทศตนเอง อาทิ เกาหลีใต้มีการเปิดตลาดให้กับประเทศนิวซีแลนด์มากที่สุด (ร้อยละ 94.47) ถัดมาเป็นประเทศจีน (ร้อยละ 91.24) ญี่ปุ่น (ร้อยละ 90.51) ออสเตรเลีย (ร้อยละ 90.41) และประเทศสมาชิกอาเซียน (ร้อยละ 89.91) ตามลำดับ

ดังนั้น การประเมินผลของการเปิดเสรี RCEP ต่ออุตสาหกรรมยานยนต์จึงมีความสลับซับซ้อนที่อาจแตกต่างกันแต่ละประเทศคู่ค้าขึ้นอยู่กับระดับการเปิดเสรีที่ประเทศสมาชิกแต่ละรายเสนอให้กัน และเมื่อพิจารณาการกำหนดเกณฑ์ว่าด้วยถิ่นกำเนิดสินค้า (Rules of origin: ROO) จำแนกตามประเภทสินค้า พบว่า ROO ในกรอบความตกลง RCEP มีความยืดหยุ่นมากขึ้น ส่วนใหญ่ให้ทางเลือกระหว่างเกณฑ์ RVC 40 หรือ การเปลี่ยนพิกัดภาษีที่ผสมระหว่างการเปลี่ยนที่ระดับพิกัด 4 หลัก (Tariff Heading) และที่ระดับพิกัด 6 หลัก (Tariff Sub-heading)



ผลการ

วิเคราะห์

ความตกลง RCEP เป็น
ต้นแบบหนึ่งของการมี
กติกากการค้ากลางที่
พยายามเอื้อประโยชน์กับ
ประเทศสมาชิกอย่างทั่วถึง
ซึ่งเป็นเรื่องจำเป็นอย่างยิ่ง
ในปัจจุบันที่ประเทศขนาด
ใหญ่พยายามเข้ามามี
อิทธิพลต่อกติกากการค้าเพื่อ
เอื้อประโยชน์ของกลุ่มทุน
เฉพาะของประเทศตน และ
ทำให้ประเทศกำลังพัฒนา
ขนาดเล็กอย่างไทยอาจ
เสียเปรียบได้ในที่สุด

จากการเปรียบเทียบอัตราภาษีนำเข้าเฉลี่ยของความตกลง RCEP เทียบกับ
FTA 5 ฉบับ (ได้แก่ ATIGA ACFTA AJCEP AANZFTA และ AKFTA) ในอุตสาหกรรม
ยานยนต์ พบว่า อัตราภาษีเฉลี่ย ณ ปี พ.ศ. 2565 ซึ่งเป็นปีแรกที่ความตกลง RCEP
เริ่มมีผลบังคับใช้ มีสิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีน้อยกว่าความตกลง FTA 5 ฉบับเดิม
เนื่องจาก FTA เดิมทั้ง 5 ฉบับได้มีการเปิดเสรีไปเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

แต่เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบการได้สิทธิประโยชน์ทางภาษีตลอดระยะเวลา
ผูกพัน 20 ปี ในรายสินค้าในอุตสาหกรรมยานยนต์ พบว่า สิทธิประโยชน์ด้านภาษี
จะมีความแตกต่างไปตามรายสินค้าและรายความตกลง มีทั้งสินค้าที่ได้สิทธิ
ประโยชน์ด้านภาษีที่มากขึ้น ลดลง และเท่าเดิม อาทิ สินค้าที่ได้รับสิทธิประโยชน์ด้าน
ภาษีมมากขึ้น เช่น สินค้า HS840820² ภายใต้ความตกลง AKFTA ยังคงมีการเก็บ
อัตราภาษีอยู่ที่ 5 % แต่ภายใต้ความตกลง RCEP มีการทยอยลดอัตราภาษีจนเหลือ
0 % ในปีที่ 10 ของความตกลง และ สินค้าที่ได้รับสิทธิประโยชน์ลดลง เช่น สินค้า
ชิ้นส่วนในหมวด HS40 (HS400921³-401019⁴) ที่ภายใต้ความตกลง ATIGA
ประเทศมาเลเซียมีการยกเลิกการเก็บภาษี แต่เมื่อเปรียบเทียบภายใต้ความตกลง
RCEP พบว่ายังคงมีการกำหนดอัตราภาษี อยู่ที่ 30 % เป็นต้น

ในส่วนของ ROO นั้น แม้เกณฑ์ ROO ภายใต้ความตกลง RCEP ที่กำหนด
เป็น RVC 40 หรือ CTH หรือ CTSH จะกำหนดคล้ายกันกับ FTA อื่น ๆ แต่ด้วย
จำนวนสมาชิกในภาคีที่มีมากกว่า 15 ประเทศ ทำให้ ROO ของ RCEP จึงมีความ
ยืดหยุ่นที่สูงกว่า

เมื่อพิจารณาผลกระทบต่อการค้าจากความตกลง FTA ที่ไทยได้ลงนามก่อน
หน้า มาเปรียบเทียบกับความตกลง RCEP พบว่า ความตกลง RCEP น่าจะมี
ผลกระทบต่อการค้าในอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยในระยะสั้นที่จำกัด ที่อาจจะ
เกิดขึ้นเฉพาะในบางชิ้นส่วนยานยนต์เท่านั้น แต่ไม่ได้เกิดผลในวงกว้าง ทว่าในระยะ
ปานกลางหรือในอีก 10 ปีข้างหน้า ที่รายการสินค้ายานยนต์ส่วนใหญ่มีการปรับลด
อัตราภาษีนำเข้าเท่ากับศูนย์ รวมถึงขอบเขตการใช้สิทธิประโยชน์ขยายครอบคลุมทั้ง
15 ประเทศ อาจส่งผลให้การเปิดเสรีตามความตกลง RCEP ล้าหน้า FTA อื่นๆ และ
อุตสาหกรรมยานยนต์จะได้รับอานิสงค์จากความตกลง RCEP



ตารางผลการวิเคราะห์

ตารางที่ 1 อัตราภาษีนำเข้าเฉลี่ย ณ ปี 2022 ระหว่าง FTA 5 ฉบับ กับความตกลง RCEP

HS	ATIGA	ACFTA	AJCEP	AANZFTA	AKFTA	RCEP
39	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	6.23%
40	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	3.83%
70	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	3.62%
73	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.86%
83	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	5.39%
84	0.00%	0.37%	0.00%	0.00%	0.19%	2.44%
85	0.00%	0.65%	0.00%	0.00%	1.09%	2.76%
87	0.00%	2.95%	1.00%	0.00%	2.67%	5.07%
90	0.00%	1.25%	0.00%	0.00%	1.25%	5.98%
อัตราภาษีเฉลี่ย (93 รายการ)	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	3.66%

หมายเหตุ: รายการขึ้นส่วนยานยนต์จาก Kohpaiboon (2014) และค่าภาษีนำเข้าเฉลี่ยที่นำเสนอในตารางเป็นค่าเฉลี่ยของ
รายการขึ้นส่วนที่ความละเอียดที่พิกัด 6 หลักตาม Harmonized System

ที่มา: Preferential tariff รวบรวมโดย คณะผู้จัดทำ

ตารางที่ 2 เกณฑ์กฎว่าด้วยแหล่งกำเนิด (Rules of Origin) ตามประเภทสินค้ายานยนต์ภายใต้ความตกลง FTA ที่ไทยเป็นสมาชิก

เกณฑ์ ROO	ATIGA	AANZFTA	ACFTA	AJCEP	AKFTA	RCEP
ยานยนต์						
HS87	RVC40	RVC40	RVC40	RVC40	RVC45 (ยกเว้น 8703.10 จะใช้RVC40)	RVC40
ชิ้นส่วน						
HS39	RVC 40 หรือ CTH	RVC40 หรือ CTH	RVC 40 or CTH	RVC 40 or CTH	RVC 40 or CTH	RVC 40 or CTH
HS40	RVC 40 หรือ CTH	RVC 40 หรือ CTH	RVC 40 และ RVC 40 หรือ CTH	RVC 40 or CTH	RVC 40 or CTH	RVC 40 or CTH
HS70	RVC 40 หรือ CTH	RVC 40 หรือ CTH	RVC40 หรือ CTH	RVC 40 หรือ CTH	RVC 40 หรือ CTH	RVC 40 หรือ CTH
HS73	RVC 40 หรือ CC ยกเว้นมาจากประเภทที่ 72.08 ถึง 72.17	RVC 40 หรือ CC ยกเว้นมาจากประเภทที่ 72.08 ถึง 72.17	RVC 40 or CTH	RVC 40	RVC 40 or CTH	RVC 40 or CTH
HS83	RVC 40 หรือ CTH	RVC 40 หรือ CTH	RVC 40 or CTH	RVC 40 or CTH	RVC40 or CTH	RVC 40 or CTH
HS84	RVC 40, RVC 40 หรือ CTH, RVC 40 หรือ CTSH และRVC 4) or CTH or RVC 35 + CTSH	RVC 40, RVC 40 หรือ CTH, RVC 40 หรือ CTSH และRVC 40 or CTH or RVC 35 + CTSH	RVC 40, RVC 40 หรือ CC และ RVC 40 หรือ CTH	RVC 40 or CTH	RVC 40 or CTH และ RVC 40 or CTSH	RVC 40 or CC, RVC 40 or CTH และRVC 40 or CTSH
HS85	RVC 40, RVC 40 หรือ CTH,RVC 40 หรือ CTSH และRVC 40 or CTH or RVC 35 + CTSH	RVC 40, RVC 40 หรือ CTH,RVC 40 หรือ CTSH และRVC 40 or CTH or RVC 35 + CTSH	RVC 40, RVC 40 หรือ CT และ RVC 40 หรือ CTSH	RVC 40 or CTH	RVC 40 or CTH และ RVC 40 หรือ CTSH	RVC 40 หรือ CTH และ RVC 40 or CTSH
HS87	RVC 40	RVC 40	RVC 40	RVC 40	RVC 40 หรือ CTH และ RVC 45	RVC 40 หรือ CTH
HS90	RVC 40 หรือ CTSH	RVC 40 หรือ CTSH, RVC 40 or CTH or RVC 35 + CTSH	RVC 40 และ RVC 40 หรือ CTH	RVC40 หรือ CTH	RVC40 หรือ CTH	RVC40 หรือ CTSH
HS94	RVC40 หรือ CTSH	RVC 40 or CTH or RVC 35 + CTSH	RVC 40 or CTH	RVC 40 or CTSH	RVC 40 or CTH	RVC 40 or CTH

ที่มา: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ รวบรวมโดย คณะผู้จัดทำ

Policy Implication

ท่ามกลางกระแสภูมิรัฐศาสตร์ (Geopolitics) ที่กำลังก่อตัวและทำให้หลาย ๆ บริษัทพยายามทบทวนยุทธศาสตร์ทางด้านห่วงโซ่การผลิตโลกของตนเอง แม้ที่ผ่านมายังไม่มีหลักฐานเชิงประจักษ์ที่ชัดเจนว่าบริษัทข้ามชาติมีการปรับเปลี่ยนห่วงโซ่การผลิตตามกระแสการแข่งขันกันลงนาม FTA แต่หากบริษัทเหล่านี้เลือกที่จะปรับเปลี่ยนยุทธศาสตร์เพื่อให้ห่วงโซ่การผลิตของตนสามารถรับมือกับเหตุการณ์ที่ไม่คาดฝันได้มากขึ้น FTA อย่างความตกลง RCEP ที่ประเทศสมาชิกเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมสำคัญของโลก น่าจะเป็นปัจจัยเสริมต่อการดึงดูดให้บริษัทต่าง ๆ เข้ามาลงทุนได้มากขึ้น

เชิงอรรถ

¹ ความตกลงการค้าเสรีอาเซียน (ATIGA) ความตกลงการค้าเสรี อาเซียน-จีน (ASEAN - China Free Trade Area: ACFTA) อาเซียน-เกาหลีใต้ (ASEAN - Korea FTA: AKFTA) อาเซียน-ญี่ปุ่น (ASEAN - Japan Comprehensive Economic Partnership: AJCEP) อาเซียน-ออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ (ASEAN - Australia - New Zealand Free Trade Area: AANZFTA)

² สินค้า HS840820 คือ เครื่องยนต์ชนิดที่ใช้ขับเคลื่อนยานยนต์ในตอนที่ 87

³ สินค้า HS400921 คือ หลอด ท่อ และท่ออ่อน ทำด้วยยางวัลแคนไนซ์ นอกจากยางแข็ง มีหรือไม่มีอุปกรณ์ติดตั้ง (เช่น ข้อต่อ ข้องอ แป้นข้อต่อ)

⁴ สินค้า HS401019 คือ สายพานลำเลียง สายพานส่งกำลัง หรือของที่ใช้เป็นสายพาน ทำด้วยยางวัลแคนไนซ์

Policy Brief ฉบับนี้ได้รับการสนับสนุนจาก รศ.ดร.อาชนัน เกาะไพฑูริย์ ที่ให้เกียรติเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาและให้คำแนะนำพร้อมชี้แนะข้อมูลอันเป็นประโยชน์ในการศึกษา คณะผู้จัดทำจึงขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูง และคณะผู้จัดทำต้องขอขอบคุณ The International Competitiveness Research Cluster คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ที่ช่วยชี้แนะและให้การสนับสนุนจัดทำ Policy Brief ฉบับนี้ขึ้น

คณะผู้จัดทำหวังเป็นอย่างยิ่งว่า Policy Brief ฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ไม่มากนักน้อยกับบุคคลที่ได้อ่าน หากมีข้อบกพร่องประการใด คณะผู้จัดทำขอน้อมรับความผิดพลาดแต่เพียงผู้เดียว และกราบขออภัยไว้ ณ ที่นี้ด้วย

