

รายงานฉบับสมบูรณ์
รายงานการวิเคราะห์อุตสาหกรรม
และพื้นที่เป้าหมายเชิงลึกของสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำ
ศูนย์ข้อมูลการลงทุนไทยในต่างประเทศ ประจำปี 2558

เสนอต่อ
สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

โดย
บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด

ตุลาคม 2558





โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำศูนย์ข้อมูลการลงทุนไทยในต่างประเทศ ประจำปี 2558

ตุลาคม 2558

การปฏิเสธข้อเรียกร้อง

รายงานฉบับนี้ได้รับการจัดทำขึ้น เพื่อการนำไปใช้ตามวัตถุประสงค์ของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเท่านั้น นอกจากนี้สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนแล้ว ห้ามบุคคลอื่นใดนำรายงานฉบับนี้ไปใช้ไม่ว่าด้วยวัตถุประสงค์ใดๆ ก็ตาม ไม่ว่าจะเป็นการถูกนำไปใช้ แจกจ่าย เผยแพร่ เปิดเผย หรือ ถือเอาประโยชน์ในทางอื่นใด ไม่ว่าจะทั้งหมดหรือบางส่วน แก่บุคคลอื่นใดนอกจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ไม่ว่าด้วยวัตถุประสงค์ใดก็ตาม ทั้งนี้ บริษัทที่ปรึกษาขอปฏิเสธโดยแจ้งชัดต่อการเรียกร้องให้รับผิดชอบใดๆ ในความสูญเสีย หรือเสียหายที่เกิดขึ้นไม่ว่าในทางใดจากการที่บุคคลที่สามได้นำเนื้อหาของรายงานฉบับนี้ไปใช้ ไม่ว่าจะทั้งหมดหรือบางส่วนก็ตาม

ข้อมูลทั้งหลายที่ได้ระบุไว้ในรายงานฉบับนี้ได้นำมาจากแหล่งข้อมูลหลายแหล่งที่เชื่อถือได้ ทั้งส่วนที่เป็นของราชการ หน่วยงานระหว่างประเทศ ส่วนที่ได้จากการสัมภาษณ์ และการระดมความคิดเห็น ซึ่งข้อมูลทั้งหมดเป็นข้อมูลที่เกิดขึ้นก่อนวันที่ 30 ตุลาคม 2558

อนึ่ง รายงานฉบับนี้ได้ทำขึ้นโดยอาศัยการตั้งสมมติฐาน พฤติการณ์แวดล้อมต่างๆ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องซึ่งเป็นหรือมีอยู่ ณ วันที่ออกรายงาน เหตุการณ์ต่างๆ หรือการเปลี่ยนแปลงของกฎหมายที่เกิดขึ้นในภายหลังอาจจะทำให้จำเป็นต้องปรับปรุงข้อสมมติฐานและข้อสรุปต่างๆ อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของพฤติการณ์แวดล้อมนั้น นอกจากนี้ ข้อเสนอในเชิงนโยบายเป็นการวิเคราะห์ของบริษัทฯ มิได้เป็นข้อผูกพันในการกำหนดนโยบายสำหรับรัฐบาลแต่อย่างใด





สารบัญ

บทที่ 1 ข้อมูลพื้นฐานของสาธารณรัฐอินโดนีเซีย.....	1-1
1.1. บทนำ	1-1
1.2. ข้อมูลพื้นฐานของสาธารณรัฐอินโดนีเซีย	1-3
1.2.1. รายละเอียดทางภูมิศาสตร์	1-3
1.2.2. สภาพสังคม เศรษฐกิจ การเมือง วัฒนธรรม และศาสนา	1-10
1.2.3. โครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการลงทุน	1-19
1.2.4. นโยบายเศรษฐกิจ นโยบายการค้า และนโยบายการต่างประเทศ.....	1-38
1.2.5. สิ่งที่ต้องรู้เกี่ยวกับการเข้าไปลงทุนในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย	1-44
1.3. ภาพรวมการค้า และการลงทุนของสาธารณรัฐอินโดนีเซีย.....	1-49
1.3.1. ภาพรวมการค้าสินค้า	1-49
1.3.2. ภาพรวมการค้าบริการ.....	1-58
1.3.3. ภาพรวมการลงทุน	1-65
1.4. นโยบาย กฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องด้านการลงทุนของสาธารณรัฐอินโดนีเซีย	1-67
1.4.1. นโยบายด้านการลงทุน	1-67
1.4.2. กฎหมายและกฎระเบียบ.....	1-70
1.4.3. การลงทุนที่ได้รับสิทธิประโยชน์ทางการลงทุน	1-87
1.4.4. สรุปต้นทุนการประกอบธุรกิจ (Cost of Doing Business) ในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย	1-89
บทที่ 2 โอกาสและศักยภาพการลงทุนไทยในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย.....	2-1
2.1. การวิเคราะห์เชิงลึกในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของ สาธารณรัฐอินโดนีเซีย	2-1
2.1.1. ภาพรวมและความสำคัญของอุตสาหกรรม	2-1
2.1.2. นโยบายและมาตรการจากภาครัฐ.....	2-25
2.1.3. SWOT ของอุตสาหกรรม	2-25
2.1.4. โอกาสในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์สำหรับนักลงทุนไทย.....	2-27
2.1.5. พื้นที่ที่น่าสนใจต่อการเข้าไปลงทุนสำหรับนักลงทุนไทย.....	2-38
2.1.6. บริษัทกรณีศึกษา (Case Study).....	2-35
2.2. การวิเคราะห์เชิงลึกในอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูปของสาธารณรัฐอินโดนีเซีย	2-37



สารบัญ (ต่อ)

2.2.1. ภาพรวมและความสำคัญของอุตสาหกรรม	2-37
2.2.2. นโยบายและมาตรการจากภาครัฐ.....	2-54
2.2.3. SWOT ของอุตสาหกรรม	2-54
2.2.4. โอกาสในอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูปสำหรับนักลงทุนไทย	2-56
2.2.5. พื้นที่ที่น่าสนใจต่อการเข้าไปลงทุนสำหรับนักลงทุนไทย.....	2-57
2.2.6. บริษัทกรณีศึกษา (Case Study).....	2-59
2.3. การวิเคราะห์เชิงลึกในอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มของสาธารณรัฐอินโดนีเซีย	2-61
2.3.1. ภาพรวมและความสำคัญของอุตสาหกรรม	2-61
2.3.2. นโยบายและมาตรการจากภาครัฐ.....	2-77
2.3.3. SWOT ของอุตสาหกรรม	2-78
2.3.4. โอกาสในอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มสำหรับนักลงทุนไทย	2-80
2.3.5. พื้นที่ที่น่าสนใจต่อการเข้าไปลงทุนสำหรับนักลงทุนไทย.....	2-81
2.3.6. บริษัทกรณีศึกษา (Case Study).....	2-85
2.4. บทสรุป	2-86
บรรณานุกรม.....	บ-1
ภาคผนวก 1 ประวัติศาสตร์โดยสังเขปของสาธารณรัฐอินโดนีเซีย.....	ผ 1-1
ภาคผนวก 2 รายชื่อผู้ประกอบการไทยในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย	ผ 2-1



สารบัญญภาพ

ภาพที่ 1-1 ข้อมูลพื้นฐานของสาธารณรัฐอินโดนีเซีย.....	1-3
ภาพที่ 1-2 แผนที่อินโดนีเซีย.....	1-4
ภาพที่ 1-3 แผนที่อินโดนีเซีย แบ่งตามเขตปกครอง.....	1-6
ภาพที่ 1-4 มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม (GDP) ของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2547-2561f.....	1-12
ภาพที่ 1-5 สัดส่วนมูลค่าผลิตภัณฑ์ (GDP) ของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2557.....	1-12
ภาพที่ 1-6 ระดับรายได้ต่อหัว (GDP per capita) ของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2547-2561f.....	1-13
ภาพที่ 1-7 โครงสร้างประชากรของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2558.....	1-15
ภาพที่ 1-8 ประสิทธิภาพและรองประสิทธิภาพปัจจุบันของอินโดนีเซีย.....	1-18
ภาพที่ 1-9 เส้นทางถนนในอินโดนีเซีย.....	1-21
ภาพที่ 1-10 เส้นทางรางรถไฟในอินโดนีเซีย.....	1-23
ภาพที่ 1-11 สนามบิน/ท่าอากาศยานที่สำคัญในอินโดนีเซีย.....	1-28
ภาพที่ 1-12 ท่าเรือที่สำคัญในอินโดนีเซีย.....	1-30
ภาพที่ 1-13 เขตส่งเสริมการส่งออกบาเตม-บิตัน-กาลิมัน อินโดนีเซีย.....	1-36
ภาพที่ 1-14 มูลค่าการส่งออกสินค้าของอินโดนีเซียทั้งหมด ปี พ.ศ. 2552-2557.....	1-50
ภาพที่ 1-15 สัดส่วนการส่งออกเฉลี่ยของอินโดนีเซียไปยังตลาดส่งออกสินค้าสำคัญ ปี พ.ศ. 2552-2557.....	1-51
ภาพที่ 1-16 ตลาดส่งออกสินค้าที่สำคัญของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2552-2557.....	1-52
ภาพที่ 1-17 มูลค่าการนำเข้าสินค้าของอินโดนีเซียทั้งหมด ปี พ.ศ. 2552-2557.....	1-54
ภาพที่ 1-18 สัดส่วนการนำเข้าเฉลี่ยของอินโดนีเซียจากแหล่งนำเข้าสำคัญ ปี พ.ศ. 2552-2557.....	1-55
ภาพที่ 1-19 แหล่งนำเข้าสินค้าที่สำคัญของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2552-2557.....	1-57
ภาพที่ 1-20 มูลค่าการส่งออกบริการของอินโดนีเซียทั้งหมด ปี พ.ศ. 2552-2557 จำแนกเป็นประเภทบริการ.....	1-60
ภาพที่ 1-21 สัดส่วนประเภทบริการที่อินโดนีเซียส่งออกเฉลี่ยปี พ.ศ. 2552-2557.....	1-61
ภาพที่ 1-22 มูลค่าการนำเข้าบริการของประเทศอินโดนีเซียทั้งหมด ปี พ.ศ. 2552-2557 จำแนกเป็นประเภทบริการ.....	1-63
ภาพที่ 1-23 สัดส่วนประเภทบริการที่อินโดนีเซียนำเข้าเฉลี่ยปี พ.ศ. 2552-2557.....	1-64
ภาพที่ 1-24 การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2552-2557.....	1-66
ภาพที่ 1-25 สัดส่วนมูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศของอินโดนีเซีย.....	1-67



สารบัญญภาพ (ต่อ)

ภาพที่ 2-1 โครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนอินโดนีเซีย	2-3
ภาพที่ 2-2 มูลค่าการส่งออกทั้งหมดของสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2552-2557	2-13
ภาพที่ 2-3 ตลาดส่งออกสำคัญสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2552-2557	2-15
ภาพที่ 2-4 มูลค่าการนำเข้าทั้งหมดของสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2552-2557	2-17
ภาพที่ 2-5 แหล่งนำเข้าสำคัญสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2552-2557	2-18
ภาพที่ 2-6 มูลค่าการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของอินโดนีเซียไปยังไทย ปี พ.ศ. 2552-2557	2-20
ภาพที่ 2-7 มูลค่าการนำเข้าสินค้าอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของอินโดนีเซียจากไทย ปี พ.ศ. 2552-2557	2-22
ภาพที่ 2-8 แผนที่พื้นที่เกาะชวา ของอินโดนีเซีย	2-29
ภาพที่ 2-9 ผู้ประกอบรายสำคัญในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในพื้นที่เกาะชวา	2-32
ภาพที่ 2-10 มูลค่าการส่งออกสินค้าเกษตรและอาหารแปรรูปของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2552-2557	2-41
ภาพที่ 2-11 ตลาดส่งออกสำคัญสินค้าเกษตรและอาหารแปรรูปของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2552-2557	2-42
ภาพที่ 2-12 มูลค่าการนำเข้าสินค้าอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูปของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2552-2557	2-44
ภาพที่ 2-13 แหล่งนำเข้าสำคัญสินค้าเกษตรและอาหารแปรรูปของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2552-2557	2-45
ภาพที่ 2-14 มูลค่าการส่งออกสินค้าเกษตรและอาหารแปรรูปของอินโดนีเซียไปยังไทย ปี พ.ศ. 2552-2557	2-47
ภาพที่ 2-15 มูลค่าการนำเข้าสินค้าเกษตรและอาหารแปรรูปของอินโดนีเซียจากไทย ปี พ.ศ. 2552-2557	2-49
ภาพที่ 2-16 ที่ตั้งโรงงานและสำนักงานของ Cargill Indonesia	2-60
ภาพที่ 2-17 มูลค่าการส่งออกทั้งหมดของสินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2552-2557	2-67



สารบัญญภาพ (ต่อ)

ภาพที่ 2-18 ตลาดส่งออกสำคัญสินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2552-2557	2-68
ภาพที่ 2-19 มูลค่าการนำเข้าทั้งหมดของสินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2552-2557	2-70
ภาพที่ 2-20 แหล่งนำเข้าสำคัญสินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2552-2557	2-71
ภาพที่ 2-21 มูลค่าการส่งออกสินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มของอินโดนีเซียไปยังไทย ปี พ.ศ. 2552-2557	2-73
ภาพที่ 2-22 มูลค่าการนำเข้าสินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มต์ของอินโดนีเซียจากไทย ปี พ.ศ. 2552-2557	2-75
ภาพที่ 2-23 มูลค่าการลงทุนจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม ปี พ.ศ. 2553-2557	2-77
ภาพที่ 2-24 ผู้ประกอบรายสำคัญในอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มในพื้นที่เกาะชวา	2-83



สารบัญตาราง

ตารางที่ 1-1 ข้อมูลดัชนีเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศอินโดนีเซีย.....	1-13
ตารางที่ 1-2 ข้อมูลพื้นฐานด้านประชากรของประเทศอินโดนีเซีย.....	1-15
ตารางที่ 1-3 รายชื่อสนามบิน/ท่าอากาศยานที่สำคัญในประเทศอินโดนีเซีย.....	1-24
ตารางที่ 1-4 รายชื่อธนาคารพาณิชย์ในประเทศอินโดนีเซีย แบ่งตามประเภทธนาคาร	1-33
ตารางที่ 1-5 ความตกลงการค้าเสรีของประเทศอินโดนีเซียและประเทศคู่ภาคี	1-41
ตารางที่ 1-6 โครงสร้างอัตราภาษีนำเข้าของประเทศอินโดนีเซีย	1-42
ตารางที่ 1-7 โครงสร้างอัตราภาษีนำเข้าของประเทศอินโดนีเซีย จำแนกตามประเภทสินค้า ...	1-43
ตารางที่ 1-8 ที่อยู่สำหรับติดต่อของหน่วยงานสำคัญด้านการค้าและการลงทุนของ ประเทศอินโดนีเซีย	1-46
ตารางที่ 1-9 วันหยุดราชการและวันหยุดนักขัตฤกษ์ของประเทศอินโดนีเซีย	1-47
ตารางที่ 1-10 สินค้าส่งออกสำคัญ 5 อันดับแรกของประเทศอินโดนีเซีย	1-53
ตารางที่ 1-11 สินค้านำเข้าสำคัญของประเทศอินโดนีเซีย	1-58
ตารางที่ 1-12 อุตสาหกรรมหลักที่สนับสนุนการลงทุน (Investment Priority Sectors)	1-69
ตารางที่ 1-13 ตัวอย่างภาคธุรกิจที่ชาวต่างชาติสามารถลงทุนได้ หากแต่มีเงื่อนไข	1-73
ตารางที่ 1-14 อัตราค่าจ้างการทำงานล่วงเวลาในประเทศอินโดนีเซีย	1-75
ตารางที่ 1-15 การลดค่าตอบแทนกรณีที่ถูกจ้างไม่สามารถมาปฏิบัติงานได้เป็นเวลานาน.....	1-75
ตารางที่ 1-16 การจ่ายเงินชดเชยในกรณีเลิกจ้างตามกฎหมายแรงงานอินโดนีเซีย	1-76
ตารางที่ 1-17 การจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนประกันสังคม ตามกฎหมายประกันสังคมของ อินโดนีเซีย	1-77
ตารางที่ 1-18 อัตราค่าแรงขั้นต่ำในแต่ละจังหวัดของประเทศอินโดนีเซีย	1-79
ตารางที่ 1-19 ขั้นตอนการโอนกรรมสิทธิ์อสังหาริมทรัพย์ในอินโดนีเซีย.....	1-81
ตารางที่ 1-20 ขั้นตอนการจัดตั้งบริษัทจำกัด (Limited Liability Company) ในประเทศอินโดนีเซีย	1-84
ตารางที่ 1-21 ค่าใช้จ่ายในการเริ่มต้นประกอบกิจการ	1-89
ตารางที่ 1-22 ค่าใช้จ่ายในการขออนุญาตก่อสร้าง	1-91
ตารางที่ 1-23 อัตราค่าเช่าที่อยู่อาศัย.....	1-92
ตารางที่ 1-24 ค่าก่อสร้างโรงงาน	1-92
ตารางที่ 1-25 อัตราค่าไฟฟ้า.....	1-93
ตารางที่ 1-26 อัตราค่าบริการโทรศัพท์ไร้สายและค่าบริการอินเทอร์เน็ตบ้าน.....	1-94



สารบัญญัตราสาร (ต่อ)

ตารางที่ 1-27 อัตราค่าขนส่งสินค้าภายในเกาะชวา.....	1-95
ตารางที่ 1-28 อัตราค่าขนส่งสินค้าเพื่อการส่งออก-นำเข้า.....	1-96
ตารางที่ 2-1 ความสำคัญของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนอินโดนีเซีย.....	2-2
ตารางที่ 2-2 ยอดขายรถยนต์และส่วนแบ่งตลาดของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ในอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2555-2558 (ม.ค.-มิ.ย.)	2-6
ตารางที่ 2-3 ยอดขายรถยนต์และส่วนแบ่งตลาดของประเภทรถยนต์ในอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2555-2558 (ม.ค.-ส.ค.).....	2-7
ตารางที่ 2-4 ยอดขายรถจักรยานยนต์และส่วนแบ่งตลาดของบริษัทผู้ผลิตจักรยานยนต์ ในอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2554-2557 (ม.ค.-ก.ย.)	2-8
ตารางที่ 2-5 ปริมาณการผลิตรถยนต์และยานยนต์ประเภทต่างๆ ปี พ.ศ. 2552-2557	2-10
ตารางที่ 2-6 การผลิตรถยนต์และยานยนต์ของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2552-2557 จำแนกตามกลุ่มสินค้า.....	2-11
ตารางที่ 2-7 ปริมาณการผลิตรถจักรยานยนต์ในอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2548-2557.....	2-12
ตารางที่ 2-8 สินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ที่ส่งออก 5 อันดับแรกของอินโดนีเซีย	2-16
ตารางที่ 2-9 สินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ที่นำเข้า 5 อันดับแรกของอินโดนีเซีย	2-19
ตารางที่ 2-10 สินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ที่ส่งออกไปยังไทย 5 อันดับแรกของอินโดนีเซีย	2-21
ตารางที่ 2-11 สินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ที่นำเข้าจากไทย 5 อันดับแรกของอินโดนีเซีย	2-23
ตารางที่ 2-12 สถิติจำนวนและมูลค่าโครงการลงทุนของชาวต่างชาติที่เข้ามาลงทุนในอินโดนีเซีย	2-24
ตารางที่ 2-13 ข้อมูลพื้นฐานของพื้นที่เกาะชวา.....	2-30
ตารางที่ 2-14 ข้อมูลพื้นฐานของพื้นที่เกาะสุมาตรา.....	2-34
ตารางที่ 2-15 ความสำคัญของอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูปอินโดนีเซีย	2-38
ตารางที่ 2-16 ปริมาณผลผลิตจากภาคเกษตรกรรมที่สำคัญของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2553-2557	2-40
ตารางที่ 2-17 สินค้าเกษตรและอาหารแปรรูปที่ส่งออก 5 อันดับแรกของอินโดนีเซีย.....	2-43
ตารางที่ 2-18 สินค้าเกษตรและอาหารแปรรูปที่นำเข้า 5 อันดับแรกของอินโดนีเซีย.....	2-46
ตารางที่ 2-19 สินค้าเกษตรและอาหารแปรรูปที่ส่งออกไปยังไทย 5 อันดับแรกของอินโดนีเซีย	2-48
ตารางที่ 2-20 สินค้าเกษตรและอาหารแปรรูปที่นำเข้าจากไทย 5 อันดับแรกของอินโดนีเซีย..	2-50



สารบัญญัตราง (ต่อ)

ตารางที่ 2-21 มูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศจำแนกตามภาคการผลิตของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2553-2557	2-51
ตารางที่ 2-22 ผู้เล่นรายสำคัญในอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูปอินโดนีเซีย	2-52
ตารางที่ 2-23 ความสำคัญของอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มของอินโดนีเซีย	2-62
ตารางที่ 2-24 การผลิตสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2551-2556 จำแนกตามกลุ่มสินค้า	2-65
ตารางที่ 2-25 สินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มที่ส่งออก 5 อันดับแรกของอินโดนีเซีย	2-69
ตารางที่ 2-26 สินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มที่นำเข้า 5 อันดับแรกของอินโดนีเซีย	2-72
ตารางที่ 2-27 สินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มที่ส่งออกไปยังไทย 5 อันดับแรกของอินโดนีเซีย ...	2-74
ตารางที่ 2-28 สินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มที่นำเข้าจากไทย 5 อันดับแรกของอินโดนีเซีย	2-76



บทที่ 1

ข้อมูลพื้นฐานของสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

1.1. บทนำ

สาธารณรัฐอินโดนีเซีย (Republic of Indonesia) หรืออินโดนีเซีย ตั้งอยู่ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (South East Asia) และเป็นหนึ่งในประเทศสมาชิกอาเซียน (ASEAN Countries) ที่มีขนาดพื้นที่ใหญ่ที่สุดและมีจำนวนประชากรอาศัยอยู่ในประเทศมากที่สุดในภูมิภาค โดยพื้นที่ทั้งหมดของประเทศรวมกันทั้งสิ้นประมาณ 1.9 ล้านตารางกิโลเมตร (คิดเป็นประมาณ 3.7 เท่าของพื้นที่ของไทย) และมีจำนวนประชากรทั้งสิ้น 253.6 ล้านคน นอกจากนี้ อินโดนีเซียยังเป็นประเทศที่มีขนาดระบบเศรษฐกิจ กล่าวคือ ขนาด GDP ของประเทศสูงถึง 856.1 พันล้านเหรียญสหรัฐ ในปี พ.ศ. 2557 (ในปีเดียวกัน ขนาด GDP ของไทยเท่ากับ 380.5 พันล้านเหรียญสหรัฐ)

ในด้านประวัติศาสตร์ อินโดนีเซียมีประวัติศาสตร์ของประเทศที่ยาวนานย้อนกลับไปได้ตั้งแต่สมัยพุทธกาล โดยในอดีตเป็นเส้นทางเดินเรือและค้าขายที่สำคัญในคาบสมุทรมลายู และเริ่มเจริญขึ้นเรื่อยๆ จนกระทั่งการเข้ามาของชาติตะวันตก ซึ่งต่อมาได้เข้ายึดอินโดนีเซียเป็นอาณานิคม (ประเทศเนเธอร์แลนด์) ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในประเทศ ทั้งด้านการเมือง เศรษฐกิจ และสังคม และเป็นผลที่สืบเนื่องมาจนถึงในปัจจุบัน ในด้านทรัพยากร อินโดนีเซียเป็นประเทศที่มีทรัพยากรทางธรรมชาติอยู่มาก โดยเฉพาะสินแร่และน้ำมันดิบ ในด้านประชากร อินโดนีเซียมีจำนวนประชากรอาศัยอยู่ในประเทศกว่า 250 ล้านคน ประกอบด้วยผู้คนหลากหลายสัญชาติ ซึ่งกระจายอยู่และอาศัยอยู่ในหมู่เกาะต่างๆ ของประเทศซึ่งมีมากกว่า 17,500 เกาะ ในด้านการเมืองและการปกครอง ปัจจุบัน อินโดนีเซียมีรูปแบบการปกครองแบบประชาธิปไตย โดยมีประธานาธิบดีเป็นประมุขของประเทศ และเป็นหัวหน้าฝ่ายบริหาร ในด้านเศรษฐกิจ อินโดนีเซียมีการเติบโตทางเศรษฐกิจที่รวดเร็วในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา (ราวร้อยละ 11.84 ต่อปี ในระหว่างปี พ.ศ. 2547-2557) อันเป็นผลจากภาคการส่งออกและการลงทุนจากต่างชาติที่เติบโตอย่างมาก ส่วนในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโครงสร้างพื้นฐาน หรือระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานต่างๆ ในอินโดนีเซีย ถือได้ว่ายังอยู่ในขั้นของการพัฒนาเพื่อเชื่อมโยงและขยายขอบเขตของการครอบคลุมให้มากยิ่งขึ้น เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองในเกาะต่างๆ นอกจากเกาะชวา และสุมาตรา ซึ่งเป็นเกาะหลักของประเทศและมีการพัฒนาในระบบโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ที่ดีกว่าเกาะอื่น



จากภาพที่ 1-1 ซึ่งแสดงข้อมูลพื้นฐานของอินโดนีเซีย พบว่า อินโดนีเซียมีพื้นที่ 1,904,569 ตารางกิโลเมตร มีขนาด GDP ในปี พ.ศ. 2557 เท่ากับ 856.1 พันล้านเหรียญสหรัฐ แต่หากพิจารณาขนาด GDP at PPP จะพบว่ามีขนาดเท่ากับ 2.54 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งคิดเป็นอันดับที่ 10 ของโลก ในส่วนของอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ หรือ Real GDP Growth พบว่า อินโดนีเซียมีการเติบโตทางเศรษฐกิจในปี พ.ศ. 2557 เทียบกับปี พ.ศ. 2556 อยู่ที่ร้อยละ 5.2 ประชากรในประเทศมีรายได้เฉลี่ยต่อหัวอยู่ที่ราว 3,500 เหรียญสหรัฐ (และมี GDP per capita at PPP เท่ากับ 10,200 เหรียญสหรัฐ) ตัวเลขขนาดระบบเศรษฐกิจ หรือ GDP ของประเทศข้างต้น สามารถแบ่งออกเป็นสัดส่วนของภาคการเกษตรเท่ากับร้อยละ 14.2 ภาคอุตสาหกรรมเท่ากับร้อยละ 45.5 และภาคบริการเท่ากับร้อยละ 40.3 สำหรับตัวเลขอัตราเงินเฟ้อของประเทศอยู่ที่ร้อยละ 6.3 ตัวเลขอัตราการว่างงานอยู่ที่ประมาณร้อยละ 5.7 นอกจากนี้ ในด้านการค้าระหว่างประเทศ อินโดนีเซียมีการส่งออกและนำเข้าในปี พ.ศ. 2557 คิดเป็นมูลค่า 179.4 พันล้านเหรียญสหรัฐ และ 166.7 พันล้านเหรียญสหรัฐ ตามลำดับ ส่งผลให้อินโดนีเซียเป็นประเทศผู้ส่งออกในอันดับที่ 29 ของโลก และเป็นประเทศผู้นำเข้าในอันดับที่ 28 ของโลก

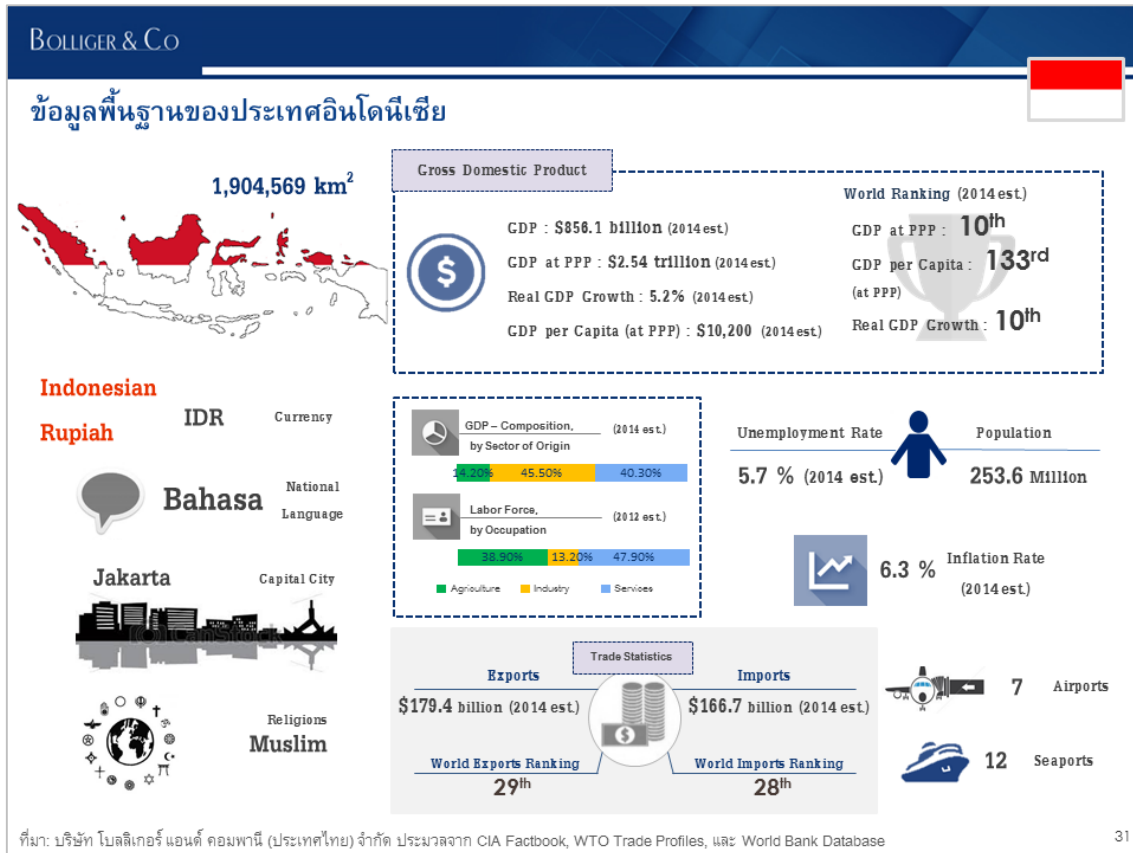
อินโดนีเซียมีประชากรจำนวนทั้งสิ้นราว 253.6 ล้านคน ในขณะที่จำนวนแรงงานในระบบเศรษฐกิจมีจำนวนประมาณ 124.3 ล้านคน แบ่งออกเป็นแรงงานในภาคการเกษตรร้อยละ 38.9 ของแรงงานทั้งหมด แรงงานในภาคอุตสาหกรรม ร้อยละ 13.2 และแรงงานในภาคบริการ ร้อยละ 47.9 ประชากรส่วนใหญ่ของประเทศพูดภาษาบาฮาซาและใช้ภาษาบาฮาซาและภาษาอังกฤษในการติดต่อทางราชการและทางธุรกิจ นอกจากนี้ ประชากรส่วนใหญ่ของประเทศนับถือศาสนาอิสลาม

เมืองหลวงของอินโดนีเซีย คือกรุงจาการ์ตา (Jakarta) โดยมีสนามบินนานาชาติที่สำคัญในประเทศอยู่ 7 แห่ง และมีท่าเรือในประเทศอยู่ 12 แห่ง¹

¹ ข้อมูลจาก CIA Factbook ณ ปี พ.ศ. 2558



ภาพที่ 1-1 ข้อมูลพื้นฐานของสาธารณรัฐอินโดนีเซีย



1.2. ข้อมูลพื้นฐานของสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

1.2.1. รายละเอียดทางภูมิศาสตร์

1.2.1.1. ลักษณะภูมิศาสตร์

อินโดนีเซียตั้งอยู่ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ตั้งอยู่ระหว่างคาบสมุทรอินโดจีนกับทวีปออสเตรเลีย และระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิก โดยพรมแดนของอินโดนีเซียทางทิศเหนือติดกับมาเลเซีย ทิศตะวันออกของประเทศมีเพื่อนบ้านเป็นปาปัวนิวกินี และติมอร์เลสเต ส่วนพรมแดนทางทิศใต้และทิศตะวันตกเป็นคาบสมุทรอินเดีย โดยที่พรมแดนส่วนที่ติดระหว่างอินโดนีเซียและมาเลเซียคือ พรมแดนบนเกาะบอร์เนียว และพรมแดนส่วนที่ติดระหว่างอินโดนีเซียและปาปัวนิวกินี คือ พรมแดนเกาะนิวกินี ดังแสดงในภาพที่ 1-2



ภาพที่ 1-2 แผนที่อินโดนีเซีย



ที่มา : Nations Online (<http://www.nationsonline.org>)

อินโดนีเซียมีพื้นที่ทั้งหมด 1,904,569 ตารางกิโลเมตร แบ่งออกเป็นพื้นดิน 1,811,569 ตารางกิโลเมตร และพื้นน้ำ 93,000 ตารางกิโลเมตร ลักษณะทางภูมิศาสตร์ของประเทศเป็นหมู่เกาะน้อยใหญ่กว่า 17,500 เกาะ (แต่มีประชากรอาศัยอยู่เพียงราว 3,000 เกาะเท่านั้น) แบ่งออกเป็นหมู่เกาะต่างๆ และเกาะขนาดใหญ่ 5 เกาะ ได้แก่ เกาะชวา เกาะสุมาตรา เกาะบอเนียว เกาะสุลาเวสี และเกาะปาปัว โดยในแต่ละพื้นที่ ภูมิประเทศมักประกอบไปด้วยที่ราบต่ำบริเวณชายฝั่งทะเล ที่ราบ ที่ราบเชิงเขา และภูเขาไฟ ซึ่งในส่วนของภูเขาไฟในอินโดนีเซียนั้น มีมากกว่า 400 ลูก ทั้งที่สงบและยังคุกรุ่นอยู่

ทั้งนี้ เนื่องจากอินโดนีเซียมีขนาดพื้นที่ค่อนข้างใหญ่ (ขนาดพื้นที่ทั้งหมดใหญ่เป็นอันดับที่ 15 ของโลก) ส่งผลทำให้ช่วงระยะเวลาในแต่ละพื้นที่มีความแตกต่างกัน กล่าวคือ ในพื้นที่ทางตะวันตกของอินโดนีเซีย ได้แก่ เกาะสุมาตรา และพื้นที่ทางทิศตะวันตกของเกาะชวา จะมีเวลาในโซน GMT +7.00 (ตรงกับเวลาของไทย) หากแต่ในส่วนของตอนกลางของประเทศ ตั้งแต่เกาะสุลาเวสี เกาะบาหลี ไปจนถึงทิศตะวันออกของเกาะชวา จะมีเวลาในโซน GMT +8.00



(เร็วกว่าเวลาของไทยประมาณ 1 ชั่วโมง) และในส่วนของทิศตะวันออกของประเทศ ได้แก่ หมู่เกาะมาลุกุ และเกาะปาปัว จะมีเวลาในโซน GMT +9.00 (เร็วกว่าเวลาของไทยประมาณ 2 ชั่วโมง)

1.2.1.2. ลักษณะภูมิอากาศ

อินโดนีเซียมีลักษณะภูมิอากาศที่ร้อนชื้นแบบเส้นศูนย์สูตร ประกอบไปด้วย 2 ฤดูกาล คือ ฤดูร้อน (Dry season) และฤดูฝน (Rainy Season) โดยฤดูร้อน จะเริ่มต้นตั้งแต่เดือนพฤษภาคมถึงเดือนพฤศจิกายน และฤดูฝนจะเป็นช่วงตั้งแต่เดือนตุลาคมถึงเดือนเมษายน สำหรับอุณหภูมิเฉลี่ยของประเทศ ระหว่างทั้งสองฤดูกาลจะมีความแตกต่างกันไม่มาก โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 21 องศาเซลเซียส ถึง 33 องศาเซลเซียส ซึ่งอุณหภูมิเฉลี่ยข้างต้นอาจมีแตกต่างไปบ้างตามลักษณะภูมิประเทศ โดยเฉพาะบริเวณเทือกเขาที่อุณหภูมิอาจต่ำกว่าโดยเฉลี่ย สำหรับฤดูมรสุม ของอินโดนีเซียจะอยู่ระหว่างช่วงเดือนพฤศจิกายนถึงเดือนมีนาคม ซึ่งเป็นช่วงที่มีพายุและพายุไต้ฝุ่นเกิดขึ้นบ่อยครั้ง

1.2.1.3. เขตการปกครอง และเมืองสำคัญ

➤ เขตการปกครอง

อินโดนีเซียประกอบด้วยจังหวัด 34 จังหวัด โดยมี 5 จังหวัดที่เป็นเขตการปกครองพิเศษ ได้แก่ กรุงจาการ์ตา จังหวัดอาเจห์ จังหวัดยอร์กยาคาร์ตา จังหวัดปาปัว และจังหวัดปาปัวตะวันตก นอกจากนี้ แต่ละจังหวัดยังแบ่งออกเป็นส่วนการปกครองในระดับเมือง เขต และหมู่บ้านตามลำดับ

เมืองหลวงของอินโดนีเซีย คือ กรุงจาการ์ตา (Jakarta) และเมืองอื่นที่สำคัญทางเศรษฐกิจของประเทศ ได้แก่ เมืองสุราบายา (Surabaya) เมืองบันดุง (Bandung) เมืองยอร์กยาคาร์ตา (Yogyakarta) เมืองเซมารัง (Semarang) เมืองมากัสซาร์ (Makassar) เมืองเมดาน (Medan) และเมืองปาเลมบัง (Palembang)



ภาพที่ 1-3 แผนที่อินโดนีเซีย แบ่งตามเขตปกครอง



ที่มา : Nations Online (<http://www.nationsonline.org>)

➤ เมืองสำคัญ

กรุงจาการ์ตา

กรุงจาการ์ตาเป็นเมืองหลวงและเป็นเมืองที่มีความสำคัญที่สุดของอินโดนีเซีย ตั้งอยู่บริเวณทิศตะวันตกเฉียงเหนือของเกาะชวา ซึ่งอยู่ตอนกลางของประเทศ กรุงจาการ์ตาคือเป็นเมืองที่มีขนาดใหญ่ เป็นหนึ่งในห้าเขตปกครองพิเศษของอินโดนีเซีย และมีประชากรอาศัยอยู่หนาแน่น โดยมีพื้นที่ราว 664 ตารางกิโลเมตร และมีประชากรอาศัยอยู่รวมกันประมาณ 11.4 ล้านคน (คิดเป็นร้อยละ 4.5 ของจำนวนประชากรทั้งหมดของประเทศ)

ในอดีตกรุงจาการ์ตามีชื่อเรียกว่าเมืองปัตตาเวีย สำหรับในปัจจุบัน กรุงจาการ์ตาคือเป็นศูนย์กลางด้านการปกครองและเศรษฐกิจของประเทศ โดยเป็นที่ตั้งของหน่วยงานราชการต่าง ๆ มหาวิทยาลัยแห่งชาติอินโดนีเซีย (University of Indonesia) ซึ่งเป็นมหาวิทยาลัยที่ใหญ่และสำคัญที่สุดของประเทศ รวมไปถึงเป็นศูนย์กลางทางคมนาคมขนส่งและการเดินทางของประเทศ ได้แก่ สนามบิน ท่าเรือ และระบบราง โดยกรุงจาการ์ตาเป็นที่ตั้งของสนามบินนานาชาติโซเอคาร์โน ฮัตตา (Soekarno-Hatta International Airport) เป็นที่ตั้งของท่าเรือตันจุง ปรีอก (Tanjung Priok Port) ซึ่งเป็นท่าเรือซึ่งมีขนาดใหญ่ที่สุดในประเทศ และยังเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางรถไฟของประเทศ โดยในกรุงจาการ์ตามีระบบการคมนาคมทางรถไฟ 3 ระบบ คือ ระบบรางรถไฟ



ระบบรางรถไฟไฟฟ้า (Electrified Rail System) และระบบรถไฟความเร็วสูง (Mass Rapid Transit System : MRT)² โดยมีสถานีรถไฟสำคัญของประเทศ คือ สถานีจาการ์ตา โคตา (Jakarta Kota Railway Station) ซึ่งเป็นสถานีขนส่ง (ทางรถไฟ) ที่เป็นศูนย์รวมสำคัญ (Hub) ของประเทศ สำหรับการเดินทางไปโดยรอบเกาะชวา

นอกจากนี้ กรุงจาการ์ตายังเป็นศูนย์กลางด้านการค้าขาย การบริการ การท่องเที่ยว การเงินและการธนาคาร และการศึกษาของประเทศ และเป็นแหล่งรวมด้านศิลปะและวัฒนธรรมของประเทศ

เมืองสุราบายา

เมืองสุราบายาเป็นเมืองที่ตั้งอยู่ทางตะวันออกเฉียงของเกาะชวาในจังหวัดชวาตะวันออก (East Java) เมืองสุราบายาเป็นเมืองที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับที่ 2 ของประเทศ รองจากกรุงจาการ์ตา โดยมีพื้นที่ราว 374.8 ตารางกิโลเมตร และมีประชากรอาศัยอยู่ราว 3.1 ล้านคน

ในอดีต เมืองสุราบายาเป็นเมืองที่มีความสำคัญทางการค้าของอินโดนีเซีย เนื่องจากเป็นศูนย์กลางการค้าของประเทศเนเธอร์แลนด์เมื่อครั้งที่อินโดนีเซียตกอยู่ภายใต้การปกครองของประเทศเนเธอร์แลนด์ ส่วนในปัจจุบันเมืองสุราบายาเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ แห่งหนึ่งของประเทศ โดยชาวอินโดนีเซียนิยมเดินทางมาท่องเที่ยวและพักผ่อนในเมืองแห่งนี้ ในช่วงวันหยุดยาว

นอกจากนี้ โดยรอบเมืองสุราบายายังเป็นแหล่งเพาะปลูกข้าว พริก มันสำปะหลัง และน้ำตาลที่สำคัญของประเทศ เช่นเดียวกับแหล่งอุตสาหกรรมสำคัญ อันได้แก่ อุตสาหกรรมสิ่งทอ อุตสาหกรรมปูนซีเมนต์ และอุตสาหกรรมประกอบและผลิตเครื่องจักร

เมืองบันดุง

เมืองบันดุงเป็นเมืองหลวงของจังหวัดชวาตะวันตก (West Java) ซึ่งตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกของเกาะชวา อยู่ใกล้กับกรุงจาการ์ตา (ห่างไปประมาณ 140 กิโลเมตรทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ของกรุงจาการ์ตา) และเป็นเมืองที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับ 3 ของประเทศ (รองจากกรุงจาการ์ตา

² ปัจจุบัน ระบบรถไฟความเร็วสูงดังกล่าวของอินโดนีเซีย กำลังอยู่ระหว่างการก่อสร้าง โดยเริ่มต้นก่อสร้างในระยะแรกในเดือน ตุลาคม พ.ศ. 2556 และคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2563



และเมืองสุราบายา) ทั้งนี้ เมืองบันดุงมีพื้นที่ประมาณ 167.7 ตารางกิโลเมตร และมีผู้อยู่อาศัยในเมืองดังกล่าวราว 2.6 ล้านคน

เนื่องจากเมืองบันดุง ตั้งอยู่ใกล้กับกรุงจาการ์ตา จึงทำให้การเดินทางและการขนส่งสินค้าต่าง ๆ ระหว่างเมืองบันดุงและกรุงจาการ์ตาสามารถทำได้สะดวกและใช้ระยะเวลาเพียงเล็กน้อย และส่งผลให้การเดินทางและการขนส่ง รวมถึงการค้าขาย ระหว่างเมืองทั้งสองเกิดขึ้นอย่างมาก นอกจากนี้ ในอดีต ชาวเนเธอร์แลนด์ได้เข้ามาก่อสร้างและพัฒนาเมืองแห่งนี้ โดยมุ่งหวังให้เป็นเมืองสำหรับการท่องเที่ยว พักผ่อนตากอากาศ ดังนั้น ในปัจจุบันเมืองดังกล่าวจึงเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญอีกแห่งหนึ่งของเกาะชวา มีโรงแรมหรู ร้านอาหาร ร้านกาแฟ เป็นจำนวนมากเปิดให้บริการ โดยเมืองบันดุงมีสมญานามอีกชื่อหนึ่งว่า “เมืองปารีสของเกาะชวา (The Paris of Java)”

นอกจากนี้ สำหรับเมืองบันดุงและพื้นที่โดยรอบเมืองบันดุง เช่น เมืองสุเมดาง (Sumedang) เมืองปูร์วาการ์ตา (Purwakarta) เป็นต้น ยังเป็นแหล่งอุตสาหกรรมสำคัญของอินโดนีเซีย โดยเป็นที่ตั้งของเขตอุตสาหกรรม (Industrial Park) หลายแห่งของเกาะชวา

เมืองยอร์กยาคาร์ตา

เมืองยอร์กยาคาร์ตาเป็นเมืองขนาดเล็กซึ่งมีพื้นที่ราว 32.5 ตารางกิโลเมตร ตั้งอยู่ตอนกลางของเกาะชวา มีประชากรอาศัยอยู่เพียง 6 แสนคน โดยเมืองดังกล่าวเป็นเมืองหลวงของจังหวัดยอร์กยาคาร์ตา ซึ่งเป็นหนึ่งในห้าเขตปกครองพิเศษของอินโดนีเซีย

เมืองยอร์กยาคาร์ตาถือเป็นศูนย์กลางด้านศิลปะและวัฒนธรรมของอินโดนีเซีย โดยเป็นแหล่งรวมของวัฒนธรรมบนเกาะชวา อันเห็นได้จากพิพิธภัณฑสถานที่ตั้งอยู่ในเมืองแห่งนี้ มีมากกว่า 30 แห่ง (นับรวมพิพิธภัณฑสถานในตัวเมืองยอร์กยาคาร์ตาและเมืองใกล้เคียงในจังหวัดยอร์กยาคาร์ตา) นอกจากนี้ เมืองยอร์กยาคาร์ตา เคยเป็นอดีตเมืองหลวงของอินโดนีเซียในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2488 ถึง 2492 ซึ่งเป็นช่วงของการปฏิวัติประเทศภายหลังจากได้รับการเอกราชจากจักรวรรดิญี่ปุ่น



เมืองเซมารัง

เมืองเซมารังเป็นเมืองที่ตั้งอยู่ทางตอนเหนือของเกาะชวา และเป็นเมืองหลวงของจังหวัดชวากลาง (Central Java) เมืองดังกล่าวมีพื้นที่ 373.7 ตารางกิโลเมตร และมีประชากรอาศัยอยู่ประมาณ 2.1 ล้านคน ซึ่งถือเป็นเมืองที่มีขนาดใหญ่และมีประชากรอาศัยอยู่เป็นอันดับต้นๆ ของประเทศ

เมืองเซมารังแต่เดิมเป็นศูนย์กลางการค้าในสมัยที่ประเทศตกอยู่ภายใต้การปกครองของเนเธอร์แลนด์ ในปัจจุบัน เมืองเซมารังเป็นเมืองท่าสำคัญเมืองหนึ่งของอินโดนีเซีย และเป็นศูนย์กลางของประชาชนชาวอินโดนีเซีย เชื้อสายชวา

เมืองมากัสซาร์

สำหรับความสำคัญของเมืองมากัสซาร์ เมืองมากัสซาร์เป็นเมืองหลวงของจังหวัดสุลาเวสีใต้ (South Sulawesi) โดยเป็นเมืองที่มีขนาดใหญ่ที่สุดบนเกาะสุลาเวสี ซึ่งตั้งอยู่ทางทิศใต้ของเกาะสุลาเวสี มีพื้นที่ราว 175.8 ตารางกิโลเมตร และมีประชากรอาศัยอยู่ราว 1.3 ล้านคน

เมืองมากัสซาร์เป็นเมืองท่าที่สำคัญของเกาะสุลาเวสีมาตั้งแต่ในอดีต โดยในสมัยที่เนเธอร์แลนด์ปกครองอินโดนีเซียนั้น เมืองดังกล่าวเป็นศูนย์กลางการค้าและขนส่งไม้มะเกลือ (Makassar Ebony) ในขณะเดียวกัน ในด้านการทำการประมง เมืองมากัสซาร์ก็เป็นแหล่งอุตสาหกรรมการประมงที่สำคัญแห่งหนึ่งของอินโดนีเซีย

เมืองเมดาน

ในเกาะสุมาตรา เมืองที่มีขนาดใหญ่ที่สุด คือ เมืองเมดาน ซึ่งเป็นเมืองหลวงของจังหวัดสุมาตราเหนือ (North Sumatra) ตั้งอยู่ทางทิศเหนือของเกาะสุมาตรา เมืองดังกล่าวเป็นเมืองที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในบรรดาเมืองอื่นทั้งหมดนอกเกาะชวา โดยมีขนาดพื้นที่เท่ากับ 265.1 ตารางกิโลเมตร และมีประชากรอาศัยอยู่ราว 2.1 ล้านคน

โดยภาพรวมเมืองเมดานเป็นแหล่งเพาะปลูกที่สำคัญของประเทศ โดยเฉพาะพืช อาทิ ปาล์มน้ำมัน ชา โกโก้ ยางพารา และต้นยาสูบ นอกจากนี้ เมืองเมดานยังเป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติอย่างน้ำมันดิบและก๊าซธรรมชาติเช่นกัน



เมืองปาเลมบัง

เมืองปาเลมบัง ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ของเกาะสุมาตรา เป็นเมืองที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับที่สองบนเกาะสุมาตรา รองจากเมืองเมดาน และเป็นเมืองหลวงของจังหวัดสุมาตราใต้ (South Sumatra) ทั้งนี้ เมืองดังกล่าวมีขนาดพื้นที่ประมาณ 373 ตารางกิโลเมตร และมีประชากรอาศัยอยู่ราว 1.7 ล้านคน

จากประวัติศาสตร์ชาติอินโดนีเซีย เมืองปาเลมบังถือเป็นเมืองหนึ่งที่มีความเก่าแก่มากที่สุดของอินโดนีเซีย โดยเมืองดังกล่าวเป็นเมืองหลวงของอาณาจักรศรีวิชัย ส่งผลให้เมืองดังกล่าวเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์และศิลปะและวัฒนธรรมที่สำคัญของอินโดนีเซีย

นอกจากนี้ พื้นที่โดยรอบเมืองปาเลมบัง ยังเป็นแหล่งเพาะปลูกพืชเศรษฐกิจหลายชนิด อีกทั้งในอำเภอบริเวณเมืองปาเลมบังเอง ยังเป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญ คือ ก๊าซธรรมชาติและน้ำมันดิบ

1.2.2. สภาพสังคม เศรษฐกิจ การเมือง วัฒนธรรม และศาสนา

1.2.2.1. สภาพทางเศรษฐกิจ

อินโดนีเซียเป็นประเทศหนึ่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งมีขนาดพื้นที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาค และยังมีขนาดทางเศรษฐกิจที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาคเช่นกัน (ในปี พ.ศ. 2557 อินโดนีเซียมีขนาดระบบเศรษฐกิจซึ่งวัดจาก GDP ของประเทศ เป็นอันดับที่ 1 ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเป็นอันดับที่ 10 ของโลก)

ในภาพรวม เศรษฐกิจของอินโดนีเซียเพียงจะมีการเติบโตที่ดีเมื่อไม่กี่สิบปีที่ผ่านมา (ตัวเลขการเติบโตของ GDP ของประเทศในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2547-2557) มีอัตราเติบโตเฉลี่ยสะสมปีละร้อยละ 11.84) โดยในอดีต ภายหลังจากได้รับเอกราชจากเนเธอร์แลนด์ อินโดนีเซียต้องเผชิญกับภาวะเศรษฐกิจที่ตกต่ำ อันเป็นผลจากการบริหารเศรษฐกิจของรัฐบาลซึ่งยังขาดประสบการณ์และขาดประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ ต่อมา ภายหลังจากรัฐประหารและนายซูฮาร์โตได้ขึ้นมาดำรงตำแหน่งประธานาธิบดีแทนนายซูการ์โน ได้เกิดการปฏิรูปประเทศขึ้นเพื่อปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจและสังคม เพื่อแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจที่ตกต่ำอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด ผลจากการปฏิรูปประเทศส่งผลให้เศรษฐกิจของอินโดนีเซียกลับมามีแนวโน้มที่ดีขึ้น



โดยเฉพาะในภาคการผลิตและส่งออกสินค้าอุตสาหกรรม ซึ่งได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลในหลายด้าน อาทิ การดำเนินนโยบายอ่อนค่าเงินรูเปย์ การผ่อนคลายนโยบายทางการเงินของประเทศ และการสนับสนุนอุตสาหกรรมภาคการผลิตเพื่อส่งออกของรัฐบาล

ถึงแม้เศรษฐกิจของอินโดนีเซียจะมีการหยุดชะงักอันเนื่องมาจากวิกฤติเศรษฐกิจในช่วงปี พ.ศ. 2540 อย่างไรก็ตาม หลังจากปี พ.ศ. 2542 เป็นต้นมา เศรษฐกิจของอินโดนีเซียก็กลับมาเติบโตขึ้นอีกครั้ง โดยเศรษฐกิจของอินโดนีเซียพึ่งพารายได้หลักจากภาคบริการ และภาคการส่งออกน้ำมันและก๊าซธรรมชาติเป็นสำคัญ ในขณะที่ภาคอุตสาหกรรมและเกษตรอื่นที่สำคัญ ได้แก่ อุตสาหกรรมเหมืองแร่ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ อุตสาหกรรมสิ่งทอ และอุตสาหกรรมยางและผลิตภัณฑ์ ซึ่งตลาดส่งออกที่สำคัญของอินโดนีเซีย ได้แก่ ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา จีน เกาหลีใต้ และสิงคโปร์ และแหล่งนำเข้าหลักของประเทศ ได้แก่ สิงคโปร์ ญี่ปุ่น จีน เกาหลีใต้ และมาเลเซีย

จากข้อมูลของ International Monetary Fund หรือ IMF เห็นได้ชัดว่า การเติบโตทางเศรษฐกิจของอินโดนีเซียในช่วงเวลาหลายปีที่ผ่านมา ถือว่ามีอัตราการเติบโตที่ค่อนข้างสูง โดยมูลค่า GDP ของประเทศเพิ่มขึ้นจาก 280 พันล้านเหรียญสหรัฐ ในปี พ.ศ. 2547 เป็น 856 พันล้านเหรียญสหรัฐ ในปี พ.ศ. 2557 คิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี หรืออัตราการเติบโตแบบ Compound Annual Growth Rate (CAGR)³ เท่ากับร้อยละ 11.84 (ภาพที่ 1-4)

³ อัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (CAGR) เป็นอัตราการเติบโตที่เสมือนว่าการเติบโตเกิดขึ้นเท่าๆ กันทุกปี โดยวัดจากมูลค่าในปีแรกและปีสุดท้าย ซึ่งมีสูตรการคำนวณดังต่อไปนี้

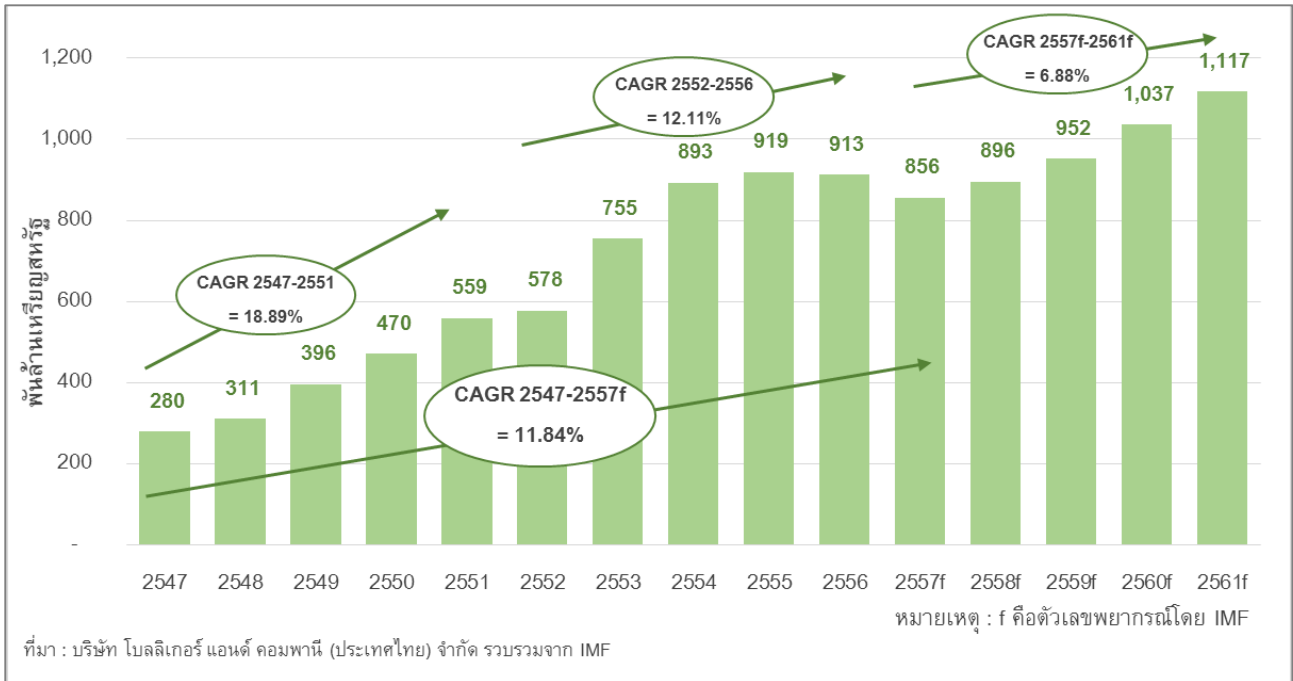
$$CAGR(t_0, t_n) = \left(\frac{V(t_n)}{V(t_0)} \right)^{\frac{1}{t_n - t_0}} - 1$$

โดย $V(t_0)$ คือ มูลค่าของปีที่เริ่มคำนวณ
 $V(t_n)$ คือ มูลค่าของปีที่สิ้นสุดการคำนวณ
 $(t_n - t_0)$ คือ ปีที่สิ้นสุดคำนวณลบด้วยปีที่เริ่มคำนวณ

ยกตัวอย่างเช่น สมมติว่ามูลค่าส่งออกในปี 2544 = 11,217.97 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และมีมูลค่าการส่งออกในปี 2554 = 35,735.77 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ดังนั้น อัตราการเติบโตเฉลี่ยที่จะทำให้มูลค่าการส่งออกในปี 2544 โตจนถึงมูลค่าการส่งออกในปี 2554 คือร้อยละ 12.28 เป็นต้น

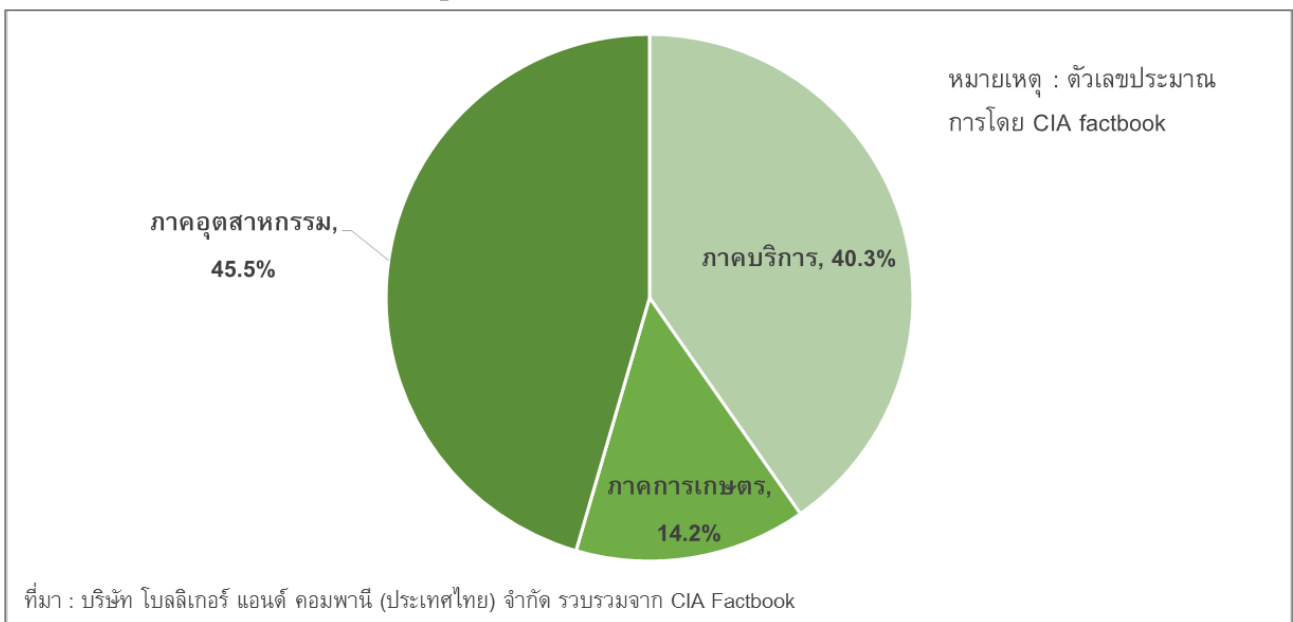


ภาพที่ 1-4 มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม (GDP) ของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2547-2561f



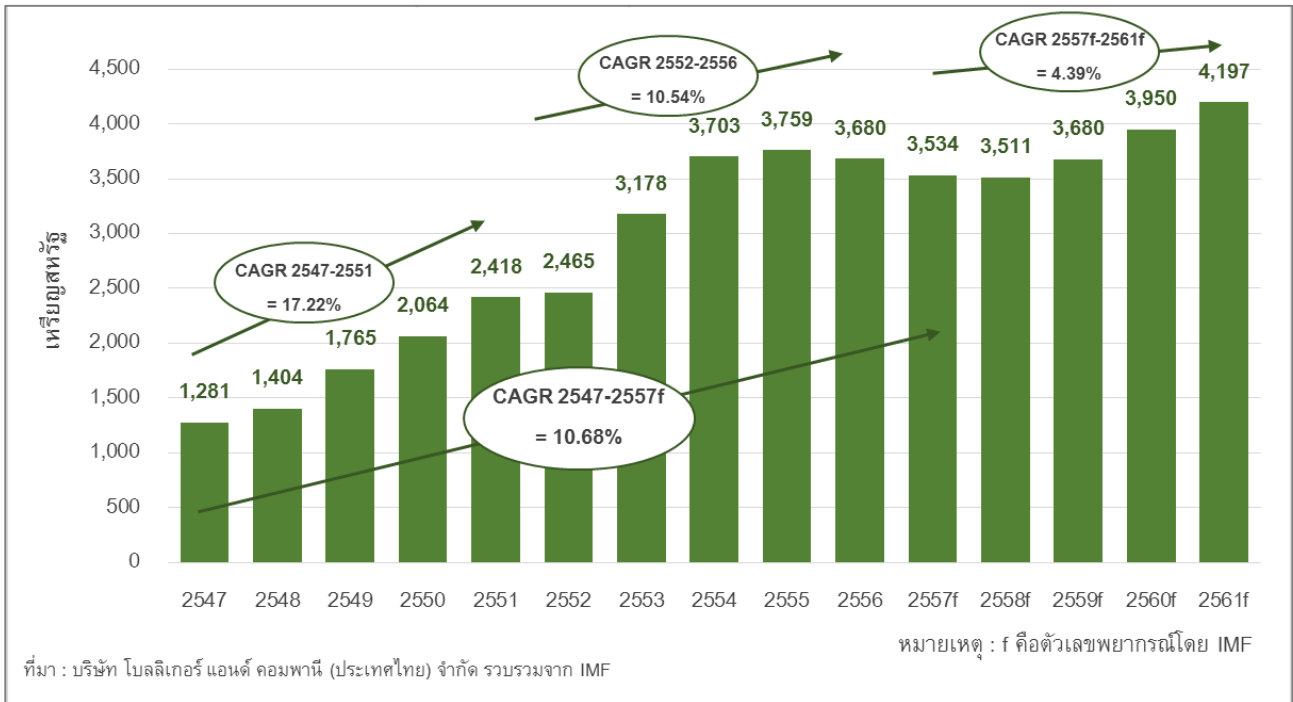
สำหรับสัดส่วนมูลค่า GDP ของอินโดนีเซีย ในปี พ.ศ. 2557 มีมูลค่าอยู่ในภาคอุตสาหกรรมมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 45.5 ของมูลค่า GDP ทั้งหมดของประเทศ ขณะที่ภาคบริการและภาคการเกษตร มีสัดส่วนต่อ GDP ของประเทศรองลงมา คือ ร้อยละ 40.3 และ 14.2 ตามลำดับ ดังแสดงในภาพที่ 1-5

ภาพที่ 1-5 สัดส่วนมูลค่าผลิตภัณฑ์ (GDP) ของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2557



ทั้งนี้ สำหรับระดับรายได้ต่อหัวของประชากรในอินโดนีเซีย พบว่าในปี พ.ศ. 2557 อยู่ที่ 3,534 เหรียญสหรัฐ โดยเติบโตขึ้นจาก 1,281 เหรียญสหรัฐ ในปี พ.ศ. 2547 คิดเป็นอัตราการเติบโตแบบ CAGR เท่ากับร้อยละ 10.68 (ภาพที่ 1-6)

ภาพที่ 1-6 ระดับรายได้ต่อหัว (GDP per capita) ของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2547-2561f



สำหรับตัวเลขดัชนีทางเศรษฐกิจที่สำคัญอื่นๆ แสดงในตารางที่ 1-1

ตารางที่ 1-1 ข้อมูลดัชนีเศรษฐกิจที่สำคัญของอินโดนีเซีย

ดัชนีเศรษฐกิจที่สำคัญ	หน่วย	ค่าดัชนี	หมายเหตุ
ดัชนีเศรษฐกิจ			
อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจที่แท้จริง (Real GDP growth)	ร้อยละ (%)	5.2	ข้อมูล ณ ปี พ.ศ. 2557
อัตราเงินเฟ้อ (Inflation Rate)	ร้อยละ (%)	6.3	ข้อมูล ณ ปี พ.ศ. 2557
อัตราการว่างงาน (Unemployment Rate)	ร้อยละ (%)	5.7	ข้อมูล ณ ปี พ.ศ. 2557
หนี้ภาครัฐ (Government Debt)	ร้อยละ (%) ของ GDP	23.9	ข้อมูล ณ ปี พ.ศ. 2557
ดัชนีตัวชี้วัดอื่นๆ			
Global Competitiveness Index (GCI)	อันดับ	34	อันดับ ณ ปี พ.ศ. 2558 จาก 144 ประเทศทั่วโลก
Network Readiness Index (NRI)	อันดับ	79	อันดับ ณ ปี พ.ศ. 2558 จาก 143 ประเทศทั่วโลก



ดัชนีเศรษฐกิจที่สำคัญ	หน่วย	ค่าดัชนี	หมายเหตุ
Doing Business Index	อันดับ	114	อันดับ ณ ปี พ.ศ. 2558 จาก 189 ประเทศทั่วโลก
Economic Freedom Index	อันดับ	105	อันดับ ณ ปี พ.ศ. 2558 จาก 178 ประเทศทั่วโลก
Human Development Index (HDI)	อันดับ	108	อันดับ ณ ปี พ.ศ. 2557 จาก 187 ประเทศทั่วโลก
Human Capital Index	อันดับ	69	อันดับ ณ ปี พ.ศ. 2558 จาก 124 ประเทศทั่วโลก
Corruption Perceptions Index	อันดับ	107	อันดับ ณ ปี พ.ศ. 2557 จาก 175 ประเทศทั่วโลก
Travel and Tourism Competitiveness Index	อันดับ	50	อันดับ ณ ปี พ.ศ. 2558 จาก 141 ประเทศทั่วโลก

ที่มา : บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมจากหลายแหล่งข้อมูล ได้แก่ World Bank, Asian Development Bank (ADB), World Economic Forum (WEF), International Monetary Fund (IMF), Transparency International, The Heritage Foundation และอื่นๆ

1.2.2.2. สภาพสังคม การเมือง วัฒนธรรม และศาสนา

➤ สภาพทางสังคม

ประชากร

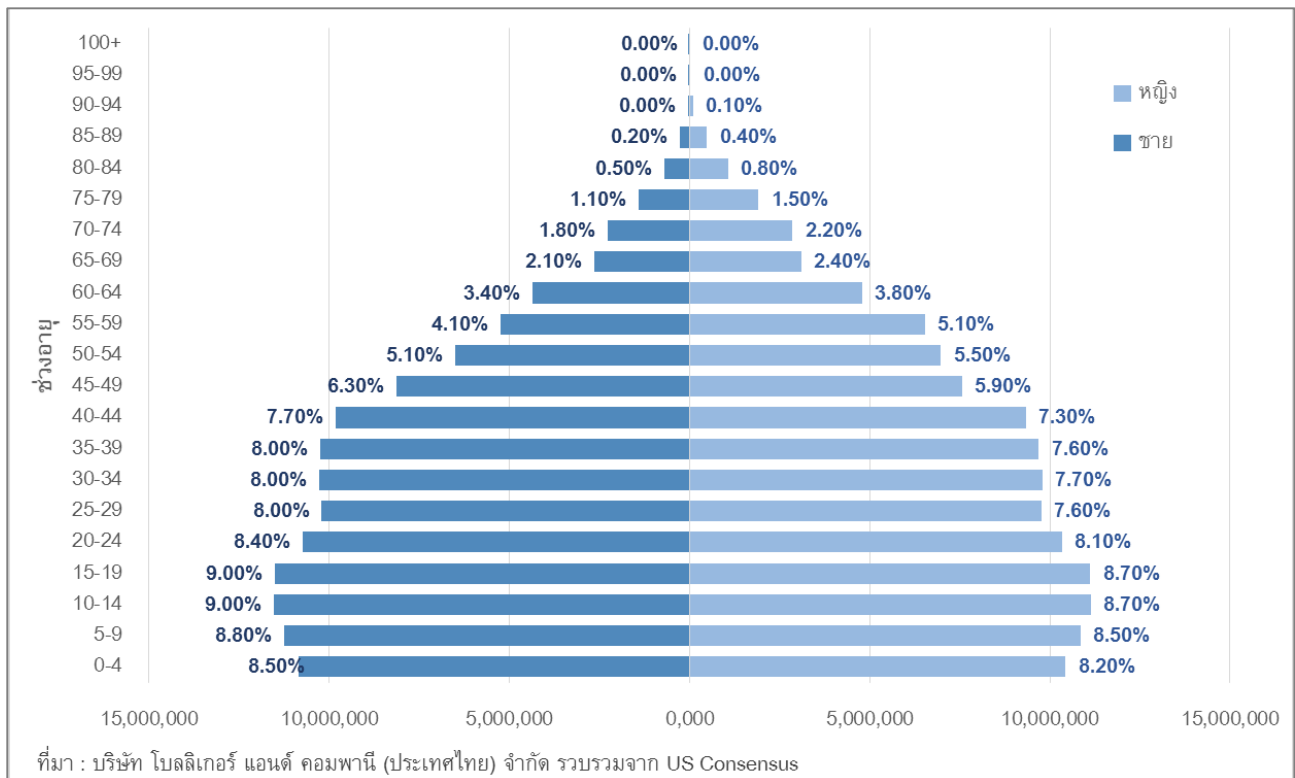
อินโดนีเซียมีประชากรทั้งสิ้น 253,609,643 คน⁴ ประกอบด้วยชาวเกาะชวา (Javanese) คิดเป็นร้อยละ 40.1 ของจำนวนประชากรทั้งหมด ชาวซุนดาน (Sundanese) ร้อยละ 15.5 ชาวมาเลย์ (Malay) ร้อยละ 3.7 ชาวบาเตก (Batak) ร้อยละ 3.6 ชาวเบตาวิ (Betawi) ร้อยละ 2.9 ซามินางคาบาว (Minangkabau) ร้อยละ 2.7 ชาวบันเตน (Bantenese) ร้อยละ 2 ชาวบันจาร์ (Banjarese) ร้อยละ 1.7 ชาวบาห์ลี (Balinese) ร้อยละ 1.7 ชาวอาเจะห์ (Achenese) ร้อยละ 1.4 ชาวดาเยก (Dayak) ร้อยละ 1.4 ชาวซาซัค (Sasak) ร้อยละ 1.3 ชาวจีน (Chinese) ร้อยละ 1.2 และอื่นๆ ร้อยละ 15

สำหรับโครงสร้างประชากรของอินโดนีเซียในปี พ.ศ. 2558 พบว่า ประชากรส่วนใหญ่ของประเทศอยู่ในช่วงอายุระหว่าง 0-24 ปี โดยคิดเป็นสัดส่วนราวร้อยละ 42.8 ของจำนวนประชากรทั้งหมดของประเทศ ส่วนกลุ่มประชากรในกลุ่มอื่นๆ พบว่า กลุ่มประชากรที่มีอายุในช่วงตั้งแต่ 25 ปีขึ้นไป จนถึงวัย 44 ปี มีจำนวนคิดเป็นร้อยละ 30.9 กลุ่มประชากรที่มีอายุในช่วงตั้งแต่ 45 ปีขึ้นไป จนถึงวัย 64 ปี มีจำนวนคิดเป็นร้อยละ 19.6 และประชากรในสัดส่วนที่เหลือ ซึ่งมีอายุตั้งแต่ 65 ปีขึ้นไป คิดเป็นราวร้อยละ 6.6 ของประชากรทั้งหมดของประเทศ (ภาพที่ 1-7)

⁴ ข้อมูล ณ เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2557 โดย US Consensus พยากรณ์ว่า ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2558 ประชากรของอินโดนีเซียจะเพิ่มขึ้นเป็น 255,993,674 คน



ภาพที่ 1-7 โครงสร้างประชากรของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2558



ทั้งนี้ อัตราการเติบโตของประชากรชาวอินโดนีเซียในปี พ.ศ. 2558 อยู่ที่ร้อยละ 0.9 โดยมีการคาดการณ์ว่าในอีก 10 ปีข้างหน้า (ปี พ.ศ. 2568) อินโดนีเซียจะมีจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นเป็น 276.75 ล้านคน ซึ่งสาเหตุหลักเป็นผลมาจากอัตราการเสียชีวิตของเด็กทารกที่ลดลงจาก 24 คนต่อประชากรพันคน เป็น 17 คนต่อประชากรพันคน นอกจากนี้ ยังเนื่องจากอายุขัยเฉลี่ยของประชากรที่เพิ่มขึ้น (ตารางที่ 1-2)

ตารางที่ 1-2 ข้อมูลพื้นฐานด้านประชากรของอินโดนีเซีย

ตัวเลขดัชนีที่สำคัญ	ปี พ.ศ.			
	2538	2548	2558	2568
จำนวนประชากร (พันคน)	197,603	229,245	255,994	276,746
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	1.7	1.3	0.9	0.7
อัตราการเกิดใหม่ (ต่อผู้หญิง 1 คน)	2.8	2.4	2.2	2.0
จำนวนเด็กเกิดใหม่ (ต่อประชากร 1,000 คน)	24	21	17	15
อัตราการเสียชีวิตของเด็กแรกเกิด (ต่อประชากร 1,000 คน)	48	34	24	17
อัตราการตาย (ต่อประชากร 1,000 คน)	7	6	6	7
อายุขัย (ปี)	66	70	72	75

ที่มา : บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมจาก US Consensus



การศึกษา

อินโดนีเซียมีการกำหนดระยะเวลาของการศึกษาภาคบังคับไว้ โดยกำหนดให้เด็กนักเรียนทุกคนจะต้องเข้าเรียนการศึกษาภาคบังคับเป็นเวลา 9 ปี แบ่งเป็นการศึกษาในระดับชั้นประถมศึกษา 6 ปี และระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น 3 ปี

สำหรับผู้ต้องการเรียนต่อ สามารถเข้าศึกษาต่อได้ในหลักสูตรมัธยมปลาย หรือหลักสูตรวิชาชีพ ซึ่งจะใช้เวลา 2-3 ปี จากนั้นจึงสามารถเข้าเรียนต่อในระดับอุดมศึกษา ซึ่งอาจเข้าเรียนในมหาวิทยาลัย สถานบันการศึกษาเฉพาะทาง รวมไปถึงอาจเข้าเรียนในสถานศึกษาระดับอนุปริญญาได้เช่นกัน

นอกเหนือจากการศึกษาภาคบังคับ ซึ่งเป็นการศึกษาในหลักสูตรการศึกษาทั่วไป นักเรียนสามารถเข้าศึกษาในโรงเรียนสอนศาสนา โดยมีจำนวนนักเรียนราวร้อยละ 15 ของนักเรียนทั้งหมดที่เข้าศึกษาในโรงเรียนสอนศาสนา ทั้งนี้ การเรียนการสอนในโรงเรียนศาสนาแต่ละแห่งจะคล้ายกัน กล่าวคือ เด็กนักเรียนจะได้เรียนในหลักศาสนา ประวัติศาสตร์ศาสนา และความรู้ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินพิธีการต่างๆ นอกจากนี้ ยังได้เรียนการศึกษาในบางรายสาขาวิชาที่เป็นหลักสูตรทั่วไป เช่น คณิตศาสตร์ ภาษาอังกฤษ เป็นต้น

การแพทย์และสาธารณสุข

ในภาพรวม อินโดนีเซียมีการพัฒนาและความพร้อมของระบบการแพทย์และการสาธารณสุขของประเทศที่ไม่สูงมากนักหากเปรียบเทียบกับหลายประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยหน่วยงานอินโดนีเซียที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนา บริหารจัดการ รวมถึงดำเนินนโยบายด้านการสาธารณสุขของประเทศ คือ Ministry of Health

ปัญหาที่เกิดขึ้นกับระบบการแพทย์และสาธารณสุขในอินโดนีเซียในปัจจุบัน คือ ปัญหาความขาดแคลนบุคลากรทางการแพทย์ เครื่องมือทางการแพทย์ รวมไปถึงสถานพยาบาลในประเทศ ซึ่งเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นมาอย่างยาวนาน โดยตัวเลขอัตราจำนวนแพทย์ต่อจำนวนประชากรของอินโดนีเซีย อยู่ที่ 2.0 คนต่อ 10,000 คน และตัวเลขอัตราจำนวนสถานพยาบาลต่อจำนวนประชากรของอินโดนีเซีย อยู่ที่ 0.4 แห่งต่อ 100,000 คน ซึ่งสำหรับประเทศกำลังพัฒนาแล้วที่มีรายได้ระดับเดียวกับอินโดนีเซีย คือ ระดับรายได้ปานกลางค่อนข้างต่ำ (Lower



middle income) ค่าเฉลี่ยของตัวเลขอัตราทั้งสองจะอยู่ที่ 7.9 คนต่อ 10,000 คน และมากกว่า 0.8 แห่งต่อ 100,000 คน

➤ สภาพทางการเมือง

การปกครองของอินโดนีเซียมีรูปแบบการปกครองแบบประชาธิปไตยโดยมีประธานาธิบดีเป็นประมุขของประเทศและเป็นหัวหน้าฝ่ายบริหาร โดยประธานาธิบดีคนปัจจุบันคือ นายโจโก วีโดโด (Joko Widodo) ขึ้นดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 29 ตุลาคม พ.ศ. 2557 และมีนายจูซุฟ กัลลา (Jusuf Kalla) ดำรงตำแหน่งรองประธานาธิบดี ตามรัฐธรรมนูญของประเทศอินโดนีเซีย ประธานาธิบดีของประเทศจะมาจากการเลือกตั้งประธานาธิบดี โดยผู้ขึ้นดำรงตำแหน่งจะอยู่ในวาระเป็นเวลา 5 ปี สูงสุด 2 วาระ ส่วนตำแหน่งรองประธานาธิบดีนั้นมาจากการแต่งตั้ง

ทั้งนี้ นับจากอดีตสถานการณ์ทางการเมืองของอินโดนีเซียถือว่ามีเปลี่ยนแปลงอย่างมาก เนื่องจากแต่เดิมประเทศถูกขับเคลื่อนมาโดยผู้นำเพียงคนเดียว คือ นายซูฮาร์โต ซึ่งปกครองประเทศเป็นระยะเวลากว่า 30 ปี อย่างไรก็ตาม หลังจากการลงจากตำแหน่งของนายซูฮาร์โตในปี พ.ศ. 2541 ระบอบประชาธิปไตยได้กลับมาสู่อินโดนีเซียอีกครั้งและมีการจัดการเลือกตั้งขึ้นหลายครั้ง โดยถึงแม้พรรคการเมืองของนายซูฮาร์โต (Indonesian Democratic Party of Struggle: PDI-P) จะมีการลงเลือกตั้งเช่นกัน แต่ก็ยังไม่ได้ที่นั่งในรัฐสภามากนัก หรือไม่มีตัวแทนพรรคได้รับการเลือกตั้งขึ้นเป็นประธานาธิบดีแต่อย่างใด

อย่างไรก็ตาม การเลือกตั้งครั้งล่าสุดในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2557 ได้แสดงให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงครั้งใหม่อีกครั้ง เนื่องจากพรรคที่ได้ที่นั่งมากที่สุดในรัฐสภา อีกทั้งตัวแทนพรรคคือ นายโจโก วีโดโด ได้รับการเลือกตั้งขึ้นเป็นประธานาธิบดี ทั้งนี้ ทิศทางการเมืองในอินโดนีเซียที่เปลี่ยนแปลงไปในครั้งนี้ คาดหมายว่ามีสาเหตุจากการที่พรรคอื่นๆ ในอินโดนีเซียซึ่งขึ้นมาเป็นรัฐบาล ไม่สามารถผลักดันและแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นกับการคอร์รัปชันในประเทศได้ ส่งผลให้ประชาชนส่วนใหญ่มองว่านายโจโก วีโดโด ซึ่งขึ้นมาแทนนายซูฮาร์โต อาจจะสามารถเปลี่ยนแปลงประเทศได้



ภาพที่ 1-8 ประธานาธิบดีและรองประธานาธิบดีคนปัจจุบันของอินโดนีเซีย



➤ วัฒนธรรมและศาสนา

วัฒนธรรม

ด้วยความหลากหลายของกลุ่มชนเผ่าต่างๆ กว่า 300 ชนเผ่าในอินโดนีเซีย ประกอบกับอิทธิพลจากวัฒนธรรมอินเดีย จีน ตะวันออกกลาง และตะวันตก ซึ่งเข้ามาในประเทศและผสมผสานกับวัฒนธรรมดั้งเดิมอย่างวัฒนธรรมของชาวชวา ได้ส่งผลให้วัฒนธรรมของอินโดนีเซียมีเอกลักษณ์ที่แตกต่างไปจากหลายประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ด้วยกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการหลอมรวมของวัฒนธรรมซึ่งได้รับอิทธิพลจากศาสนาฮินดู และศาสนาพุทธ อันจะเห็นได้จากประติมากรรม สถาปัตยกรรม วรรณกรรม ดนตรี รวมถึงละครและการละเล่นพื้นบ้าน ที่ยังคงเค้าโครงของวัฒนธรรมชวา หากแต่มีการผสมผสาน และ/หรือได้รับอิทธิพลจากศาสนาตัวอย่างเช่น สถาปัตยกรรมของอินโดนีเซีย ซึ่งได้รับอิทธิพลจากอินเดีย ประติมากรรมแกะสลักกำแพงวัด/โบราณสถาน ซึ่งมีเรื่องราวเกี่ยวข้องกับศาสนาฮินดูและศาสนาพุทธ หรือการเชิดหุ่นหนัง (Wayang) (เป็นการเชิดหุ่นเงาคล้ายกับทางภาคใต้ของประเทศไทย) ซึ่งเนื้อหาของละครหุ่นจะเกี่ยวข้องกับเรื่องราวอย่างรามายณะ และมหาภารตะ ซึ่งได้รับอิทธิพลจากอินเดียและศาสนาฮินดู และถึงแม้ในภายหลังศาสนาที่มีอิทธิพลขึ้นมาแทนที่ศาสนาฮินดูและศาสนาพุทธใน



อินโดนีเซียจะเป็นศาสนาอิสลาม อย่างไรก็ตาม อิทธิพลจากศาสนาดังกล่าวจะปะปนไปกับวิถีชีวิตของประชาชนมากกว่า ผ่านวิถีชีวิตทั่วไปของประชาชนชาวอินโดนีเซีย

ทั้งนี้ ในภาพรวมวัฒนธรรมของอินโดนีเซียถือว่ามีหลากหลาย แตกต่างกันไป ตามแต่ละพื้นที่ ซึ่งเกิดจากการผสมผสานกันของวัฒนธรรมดั้งเดิมและวัฒนธรรมจากต่างประเทศที่เข้ามาหรือได้รับอิทธิพลผ่านทางศาสนา

ภาษา

ความหลากหลายทางวัฒนธรรมในอินโดนีเซียได้ส่งผลต่อภาษาที่เกิดขึ้นในอินโดนีเซีย โดยในปัจจุบัน ภาษาพื้นเมืองที่มีการใช้กันในอินโดนีเซียมีมากกว่า 700 ภาษา โดยจะแตกต่างกันออกไปตามแต่ละพื้นที่ของประเทศ

อย่างไรก็ตาม สำหรับภาษาทางราชการและเป็นภาษาที่ใช้เพื่อสื่อสารระหว่างกันจะใช้ภาษาบาฮาซา (Bahasa) ซึ่งเป็นภาษาประจำชาติ นอกจากนี้ ภาษาอังกฤษ และภาษาดัตช์ (Dutch) ก็เป็นอีกภาษาหนึ่งที่มีการใช้กันอย่างมากรองจากภาษาบาฮาซา

ศาสนา

ประชากรราวร้อยละ 87.2 ของประชากรทั้งหมดของอินโดนีเซีย นับถือศาสนาอิสลาม ในขณะที่ประชากรส่วนที่เหลือราวร้อยละ 9.9 นับถือศาสนาคริสต์ ร้อยละ 1.7 นับถือศาสนาฮินดู และศาสนาอื่นๆ รวมถึงลัทธิดั้งเดิมของชนเผ่าต่างๆ รวมกันทั้งหมดราวร้อยละ 1.2

1.2.3. โครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการลงทุน

1.2.3.1. โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม

➤ การคมนาคมทางถนน

ด้วยลักษณะทางภูมิศาสตร์ของอินโดนีเซียที่มีลักษณะเป็นหมู่เกาะจำนวนมาก อยู่แยกจากกัน ได้ส่งผลให้พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมในอินโดนีเซียเป็นจุดอ่อนที่สำคัญ และส่งผลกระทบต่อการคมนาคมขนส่งภายในประเทศเป็นอย่างมาก



อย่างไรก็ตาม การคมนาคมทางถนนและโครงสร้างพื้นฐานที่อินโดนีเซียมีอยู่ พบว่า การคมนาคมทางถนนเป็นหนึ่งในเส้นทางการคมนาคมขนส่งทางบกที่ได้รับความนิยมมากที่สุดของอินโดนีเซีย โดยในอินโดนีเซียมีเส้นทางถนนความยาวรวมกันราว 496,607 กิโลเมตร โดยเส้นทางส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่เกาะสุมาตรา เกาะชวา เกาะกาลิมันตัน และเกาะปาปัว

เส้นทางถนนของอินโดนีเซียนั้นมีการเชื่อมต่อกันภายในเกาะ สำหรับการเชื่อมต่อกันระหว่างเกาะ ในปัจจุบันมีสะพานเพื่อข้ามระหว่างเกาะเพียงไม่กี่แห่งเท่านั้น เช่น สะพานข้ามสุรามาดู (Suramadu Bridge) ซึ่งเป็นสะพานข้ามฟากเชื่อมระหว่างเกาะสุบารายาและเกาะมาตุระ⁵ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม รัฐบาลอินโดนีเซียได้มีโครงการที่จะดำเนินการก่อสร้างสะพานที่เชื่อมต่อเกาะโดยในเดือนตุลาคม ปี พ.ศ. 2550 รัฐบาลอินโดนีเซียมีแผนที่จะสร้างสะพานข้ามช่องแคบซุนดา (Sunda Strait Bridge) (แต่แผนการดังกล่าวได้ล้มเลิกไปหลังจากมีการเปลี่ยนแปลงประธานาธิบดีเป็นนายโจโก วิโดโด ประธานาธิบดีคนปัจจุบันของอินโดนีเซีย) และในเดือนตุลาคม ปี พ.ศ. 2556 รัฐบาลอินโดนีเซียมีแผนที่จะสร้างสะพานข้ามช่องแคบมะละกา (Malacca Strait Bridge) เพื่อเชื่อมโยงระหว่างเกาะสุมาตราและพื้นที่ในรัฐมะละกาของประเทศมาเลเซียบนแผ่นดินใหญ่

ในส่วนของเส้นทางหลวงและเส้นทางด่วน จะมีให้เห็นในเกาะใหญ่ๆ อย่างเกาะสุมาตรา เกาะชวา เกาะกาลิมันตัน เกาะปาปัว รวมถึงเกาะที่มีการสัญจรทางถนนมากอย่างเกาะบาห์ลี

⁵ เกาะมาตุระ อยู่ห่างทิศตะวันออกเฉียงเหนือของเกาะชวา ใกล้กับเมืองสุราบายา



ภาพที่ 1-9 เส้นทางถนนในอินโดนีเซีย



ที่มา : Nations Online (<http://www.nationsonline.org>)



➤ การคมนาคมทางรถไฟ

ระบบโครงสร้างพื้นฐานทางรางของอินโดนีเซีย แบ่งออกเป็น 4 ส่วน โดยเส้นทางทั้ง 4 ส่วนตั้งอยู่บนเกาะชวา และเกาะสุมาตราเป็นสำคัญ ดังแสดงในภาพที่ 1-10 ซึ่งจะเห็นได้ว่า โครงสร้างพื้นฐานระบบรางของอินโดนีเซียมีการพัฒนาและก่อสร้างน้อยกว่ามาก เมื่อเปรียบเทียบกับโครงสร้างทางถนนของประเทศ โดยความยาวของเส้นทางทางรถไฟในอินโดนีเซียรวมกันทั้งสิ้น 5,042 กิโลเมตร และในแต่ละส่วนของระบบรางทั้ง 4 ส่วน มิได้เชื่อมต่อกัน

ทั้งนี้ เฉพาะในกรุงจาการ์ตา ได้เริ่มมีการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าแล้วโดย ฤเดือนมิถุนายน 2557 ระบบดังกล่าวยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างและคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2559 ส่วนระบบขนส่งมวลชนรถไฟใต้ดิน รัฐบาลยังไม่มีแผนในการจัดสร้างแต่อย่างใด



ภาพที่ 1-10 เส้นทางรางรถไฟในอินโดนีเซีย



ที่มา : Nations Online (<http://www.nationsonline.org>)



➤ การคมนาคมทางอากาศ

ระบบการคมนาคมขนส่งทางอากาศของอินโดนีเซียมีจุดประสงค์หลักเพื่อใช้เดินทางใน ส่วนของพื้นที่ที่อาจยังไม่มีระบบคมนาคมทางรางเข้าถึง รวมไปถึงไม่สามารถเดินทางได้ด้วยระบบ คมนาคมทางถนน เช่น การเดินทางข้ามเกาะต่างๆ ของประเทศ

สนามบิน ที่สำคัญของอินโดนีเซีย เช่น สนามบินนานาชาติโซเอคาร์โน ฮัตตา (Soekarno–Hatta International Airport) ในกรุงจาการ์ตา สนามบินนานาชาติอัคหมัด ยานี (Achmad Yani International Airport) ในเมืองเซมารัง สนามบินนานาชาติจวนดา (Juanda International Airport) ในเมืองสุราบายา สนามบินนานาชาติมุฮัมหมัด บาดาร์ดีนที่สอง (Sultan Mahmud Badaruddin II International Airport) ในเมืองปาเลมบัง เป็นต้น

ตารางที่ 1-3 รายชื่อสนามบิน/ท่าอากาศยานที่สำคัญในอินโดนีเซีย

ชื่อสนามบิน	เมืองที่ตั้ง	จังหวัด
Java		
Husein Sastranegara International Airport	Bandung	West Java
Blimbingsari Airport	Banyuwangi	East Java
Penggung Airport	Cirebon	West Java
Tunggul Wulung Airport	Cilacap	Central Java
Pondok Cabe Airport	South Tangerang	Banten
Halim Perdanakusuma International Airport	Jakarta	Special Capital City District of Jakarta
Soekarno–Hatta International Airport	Jakarta	Banten
Notohadinegoro Airport	Jember	East Java
Abdul Rachman Saleh Airport	Malang	East Java
Achmad Yani International Airport	Semarang	Central Java
Juanda International Airport	Surabaya	East Java
Adisumarmo International Airport (Adi Sumarmo Wiryokusumo)	Surakarta (Solo City)	Central Java
Adisucipto International Airport (Adisutjipto Airport)	Yogyakarta	Yogyakarta Special Region
Sumatra		
Sultan Iskandarmuda International Airport (Blang Bintang Airport)	Banda Aceh	Aceh



ชื่อสนามบิน	เมืองที่ตั้ง	จังหวัด
Radin Inten II Airport (Branti Airport)	Bandar Lampung	Lampung
Hang Nadim International Airport	Batam	Riau Islands
Fatmawati Soekarno Airport (Padang Kemiling Airport)	Bengkulu	Bengkulu
Pinang Kampai Airport	Dumai	Riau
Binaka Airport	Gunung Sitoli	North Sumatra
Sultan Thaha Airport	Jambi City	Jambi
Minangkabau International Airport (replaced Tabing Airport)	Padang	West Sumatra
Lasondre Airport	Batu Islands	North Sumatra
Silampari Airport	Lubuklinggau	South Sumatra
Kuala Namu International Airport (replaced Polonia Airport)	Medan	North Sumatra
Soewondo Air Force Base	Medan	North Sumatra
Aek Godang Airport	Padang Sidempuan	North Sumatra
Sultan Mahmud Badaruddin II International Airport	Palembang	South Sumatra
Depati Amir Airport (Pangkal Pinang Airport)	Pangkal Pinang	Bangka-Belitung Islands
Sibisa Airport	Parapat / Toba Samosir	North Sumatra
Sultan Syarif Kasim II International Airport (Simpang Tiga Airport)	Pekanbaru	Riau
Ferdinand Lumban Tobing Airport	Sibolga	North Sumatra
Silangit Airport	Siborong-Borong	North Sumatra
H.A.S. Hanandjoeddin Airport (Buluh Tumbang Airport)	Tanjung Pandan	Bangka-Belitung Islands
Raja Haji Fisabilillah International Airport (Kijang Airport)	Tanjung Pinang	Riau Islands
Kalimantan		
Sultan Aji Muhamad Sulaiman Airport	Balikpapan	East Kalimantan
Syamsudin Noor Airport	Banjarmasin	South Kalimantan
Kalimarau Airport	Tanjung Redep, Berau	East Kalimantan
PT Badak Bontang Airport	Bontang	East Kalimantan
Datadawai Airport (Datah Dawai Airport)	Datadawai	East Kalimantan
Rahadi Oesman Airport (Ketapang Airport)	Ketapang	West Kalimantan
Long Apung Airport	Long Apung	North Kalimantan
Juvai Semaring Airport (Long Bawan Airport)	Long Bawan	North Kalimantan
Malinau Airport (Robert Atty Bessing Airport)	Malinau	North Kalimantan



ชื่อสนามบิน	เมืองที่ตั้ง	จังหวัด
Nunukan Airport	Nunukan	North Kalimantan
Tjilik Riwut Airport (Pancarung Airport)	Palangkaraya	Central Kalimantan
Iskandar Airport	Pangkalanbun	Central Kalimantan
Supadio Airport	Pontianak	West Kalimantan
Pangsuma Airport	Putussibau	West Kalimantan
Samarinda International Airport	Samarinda	East Kalimantan
Temindung Airport	Samarinda	East Kalimantan
Sampit Airport (Hasan Airport)	Sampit	Central Kalimantan
Sintang Airport (Susilo Airport)	Sintang	West Kalimantan
Tanjung Harapan Airport	Tanjung Selor	North Kalimantan
Juwata International Airport	Tarakan	North Kalimantan
Sulawesi		
Djalaluddin Airport	Gorontalo City	Gorontalo
Haluoleo Airport (Wolter Monginsidi Airport)	Kendari	South East Sulawesi
Kasiguncu Airport	Poso	Central Sulawesi
Sultan Hasanuddin International Airport	Makassar	South Sulawesi
Sam Ratulangi International Airport	Manado	North Sulawesi
Mutiara Airport	Palu	Central Sulawesi
Lesser Sunda Islands		
Sultan Muhammad Salahuddin Airport (Bima Airport)	Bima	West Nusa Tenggara
Ngurah Rai International Airport (Bali International Airport) [9]	Denpasar	Bali
Ende Airport (H. Hasan Aroeboesman Airport)	Ende	East Nusa Tenggara
El Tari Airport (Eltari Airport)	Kupang	East Nusa Tenggara
Komodo Airport (Mutiara II Airport)	Labuan Bajo	East Nusa Tenggara
Lombok Praya International Airport (replaced Selaparang Airport on 1 October 2011)	Mataram	West Nusa Tenggara
Selaparang Airport (closed for ops 30 Sept 2011)	Mataram	West Nusa Tenggara
Wai Oti Airport (Maukere Airport)	Maukere	East Nusa Tenggara
Sultan Muhammad Kaharuddin III Airport (Brangbiji Airport)	Sumbawa Besar	West Nusa Tenggara
Mau Hau Airport (Waingapu Airport)	Waingapu	East Nusa Tenggara
Maluku Islands		
Pattimura Airport	Ambon	Maluku
Bandanaira Airport	Banda	Maluku



ชื่อสนามบิน	เมืองที่ตั้ง	จังหวัด
Benjina Airport	Benjina	Maluku
Dobo Airport	Dobo	Maluku
Dumatubun Airport	Tual	Maluku
Pitu Airport	Morotai Island	North Maluku
Amahai Airport	Amahai	Maluku
Namrole Airport	Namrole	Maluku
Namlea Airport	Namlea	Maluku
Saumlaki Airport	Saumlaki	Maluku
Sultan Babullah Airport	Ternate	North Maluku
Buli Airport	Buli	North Maluku
Gamar Malamo Airport	Galela	North Maluku
Papua		
Frans Kaisiepo Airport	Biak	Papua
Fakfak Airport	Fakfak	West Papua
Sentani Airport	Jayapura	Papua
Kaimana Airport	Kaimana	West Papua
Rendani Airport	Manokwari	West Papua
Mopah Airport	Merauke	Papua
Kornasoren Airport	Noemfoor, Schouten Islands	Papua
Domine Edward Osok Airport (replaced Jefman Airport)	Sorong	West Papua
Mozes Kilangin Airport	Timika	Papua
Anggi Airport	Anggi	West Papua
Ayawasi Airport	Ayawasi	West Papua
Babo Airport	Babo	West Papua

ที่มา : บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมจากหลายแหล่งข้อมูล (ข้อมูล ณ ปี พ.ศ. 2557)



ภาพที่ 1-11 สนามบิน/ท่าอากาศยานที่สำคัญในอินโดนีเซีย



ที่มา : Nations Online (<http://www.nationsonline.org>)



ทั้งนี้ ภายใต้แผนพัฒนาประเทศปี พ.ศ. 2558-2562 (National Development Plan 2015-2019) ของอินโดนีเซีย รัฐบาลอินโดนีเซียได้มีแผนที่จะจัดสร้างสนามบิน/ท่าอากาศยานแห่งใหม่อีก 15 แห่ง โดยเฉพาะในพื้นที่เกาะกาลิมันตัน เกาะสุลาเวสี และเกาะปาปัว ซึ่งถูกใช้รองรับการคมนาคมและการขนส่งทางอากาศที่ขยายตัวขึ้นในปัจจุบัน และที่จะขยายมากยิ่งขึ้นในอนาคต

➤ การคมนาคมทางน้ำ

ในขณะที่การคมนาคมทางถนนและระบบรางของอินโดนีเซียประสบปัญหาด้านการพัฒนาและการเชื่อมต่อกันอย่างสมบูรณ์จากการที่ภูมิประเทศเป็นหมู่เกาะน้อยใหญ่จำนวนมาก การคมนาคมทางน้ำกลับมีการพัฒนาที่สูงกว่าและมีความสำคัญสำหรับอินโดนีเซีย

เส้นทางการเดินทางและการขนส่งทางเรือเป็นหนึ่งในการคมนาคมที่ได้รับความนิยมมากที่สุด ในอินโดนีเซีย โดยสำหรับการเดินทางทางเรือเพื่อข้ามไปยังเกาะต่างๆ สามารถกระทำได้โดยอาศัยเรือข้ามฝาก (เรือเฟอร์รี่ (Ferri)) ซึ่งเส้นทางที่ได้รับความนิยมอย่างมาก ได้แก่ เส้นทางระหว่างเกาะสุมาตรา เกาะชวา และเกาะบาหลี รวมไปถึงเส้นทางข้ามช่องแคบต่างๆ เพื่อข้ามจากฝั่งอินโดนีเซียไปยังฝั่งมาเลเซีย (ช่องแคบมะละกา) หรือสิงคโปร์ (ช่องแคบบาเตม) ในส่วนของ การขนส่งทางเรือ อินโดนีเซียมีท่าเรือขนส่งสินค้าจำนวนมากอยู่ตามพื้นที่ต่างๆ ของประเทศ โดยท่าเรือที่สำคัญมีด้วยกัน 18 ท่า ดังแสดงในภาพที่ 1-12 ซึ่งท่าเรือที่มีขนาดใหญ่ที่สุดและมีความสำคัญที่สุดของอินโดนีเซีย คือ ท่าเรือตันจุง พร็อก (Tanjung Priok Port) ส่วนท่าเรือที่มีขนาดใหญ่ และ/หรือสำคัญรองลงมา ได้แก่ ท่าเรือตันจุง เปรัก (Tanjung Perak Port) ซึ่งตั้งอยู่ในเมืองสุบารายา ท่าเรือตันจุง อีมาส (Tanjung Emas Port) ซึ่งตั้งอยู่ในเมืองเซมารัง ท่าเรือมากัสซาร์ (Makassar Port) ซึ่งตั้งอยู่ที่เมืองมากัสซาร์ ท่าเรือเบราวัน (Belawan Port) ซึ่งตั้งอยู่ที่เมืองเมดาน



ภาพที่ 1-12 ท่าเรือที่สำคัญในอินโดนีเซีย



นอกเหนือจากการเดินทางและการขนส่งทางทะเล การคมนาคมทางแม่น้ำก็ถือเป็นอีกเส้นทางหนึ่ง โดยอินโดนีเซียมีเส้นทางน้ำรวมความยาวประมาณ 21,579 กิโลเมตร ซึ่งเส้นทางดังกล่าวอยู่ตามแม่น้ำในเกาะกาลิมันตัน เกาะสุมาตรา และเกาะปาปัว

ทั้งนี้ ภายใต้แผนพัฒนาประเทศปี ค.ศ. 2015-2019 รัฐบาลอินโดนีเซียได้มีแผนที่จะพัฒนาท่าเรือขนส่งราว 24 แห่ง เพื่อให้สามารถรองรับการขนส่งสินค้าทางเรือตามเป้าที่กำหนดไว้คือ 48 ล้านทีอียู (TEU⁶) ในปี พ.ศ. 2573

1.2.3.2. โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการลงทุน

➤ ระบบไฟฟ้า

Perusahaan Listrik Negara (PLN) หรือ National Electricity Plan คือหน่วยงานรัฐวิสาหกิจเพียงหน่วยงานเดียวของอินโดนีเซียซึ่งมีหน้าที่หลักในการให้บริการด้านระบบไฟฟ้าในประเทศ โดย PLN มีได้แก่เป็นผู้ให้บริการเท่านั้น แต่ยังเป็นผู้ผลิตกระแสไฟฟ้าหลักเพื่อป้อนให้กับภาคครัวเรือนและภาคอุตสาหกรรมต่างๆ ของประเทศ ทั้งนี้ กระแสไฟฟ้าที่จ่ายให้กับประเทศส่วนใหญ่มาจากโรงไฟฟ้าถ่านหิน และโรงไฟฟ้าพลังน้ำ (Hydro Power) ในประเทศ

ปัญหาที่เกิดขึ้นกับระบบกระแสไฟฟ้าของอินโดนีเซีย ซึ่งในปัจจุบันยังต้องเผชิญอยู่คือปัญหาการเข้าถึงกระแสไฟฟ้า เนื่องจากตามชนบทที่ห่างไกลตัวเมืองบางพื้นที่ ไฟฟ้ายังเข้าไปไม่ถึงพื้นที่ดังกล่าว ในขณะที่เดียวกันมีปัญหาเรื่องไฟดับบ่อยครั้งในบางพื้นที่

ภายใต้แผนพัฒนาประเทศปี ค.ศ. 2015-2019 ของอินโดนีเซีย รัฐบาลอินโดนีเซียได้มีแผนที่จะจัดสร้างโรงไฟฟ้ากว่า 508 โครงการทั่วประเทศ เพื่อเพิ่มกำลังการผลิตกระแสไฟฟ้าของประเทศให้เพียงพอต่อความต้องการที่มีมากขึ้น เงินลงทุนภายใต้การดำเนินการคาดว่าจะสูงถึง 81.7 พันล้านเหรียญสหรัฐ โดยเป็นการลงทุนโดย PLN ประมาณ 45.4 พันล้านเหรียญสหรัฐ และตั้งเป้าว่าจะดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศทั้งสิ้นอีก 36.3 พันล้านเหรียญสหรัฐ

⁶ TEU หรือ Twenty-feet Equivalent Unit เป็นหน่วยในการใช้ประเมินกำลังการขนส่งของท่าเรือในการรองรับและขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด 20 ฟุต



➤ ระบบน้ำประปา

ในอินโดนีเซีย ระบบน้ำประปาของประเทศถือได้ว่าเป็นความครอบคลุมเกือบทุกส่วนของประเทศ อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาถึงคุณภาพและความสะอาดแล้ว อาจมิได้มีคุณภาพหรือความสะอาดของน้ำที่มากนักในส่วนของพื้นที่ห่างไกลหรือเขตชุมชนแออัด (สลัม) ซึ่งประเด็นดังกล่าวยังเป็นปัญหาและความท้าทายสำหรับอินโดนีเซีย ในการยกระดับคุณภาพและความสะอาดของน้ำประปาของประเทศ ทั้งนี้ ปัญหาอีกประการหนึ่งสำหรับระบบน้ำประปาของอินโดนีเซีย คือ ปัญหามลพิษทางน้ำ ซึ่งเกิดจากโรงงานอุตสาหกรรม

➤ ระบบโทรคมนาคมและการสื่อสาร

ในช่วงหลายสิบปีที่ผ่านมา ระบบโทรคมนาคมและการสื่อสารของอินโดนีเซียมีการพัฒนามากขึ้นเป็นอย่างมาก โดยหากพิจารณาถึงการเปลี่ยนแปลงที่เห็นได้อย่างเด่นชัดเริ่มเกิดขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2536 เมื่อรัฐบาลอินโดนีเซียมีโครงการจัดสร้างโครงสร้างพื้นฐานระบบโทรคมนาคมภาคพื้นดิน หรือโทรศัพท์บ้าน จำนวนหลายล้านเลขหมายขึ้น โดยให้งบประมาณในการจัดสร้างระบบโทรศัพท์บ้านดังกล่าวแก่ PT Telekomunikasi Indonesia (Telkom Indonesia) ซึ่งเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจของประเทศที่มีหน้าที่หลักในการกำกับดูแล รวมถึงพัฒนาระบบโครงข่ายการสื่อสารของประเทศ จนในปัจจุบัน มีจำนวนผู้ใช้โทรศัพท์บ้านในอินโดนีเซียถึง 37.98 ล้านคน (ข้อมูล ณ ปี พ.ศ. 2555) นอกจากนี้ ในปี พ.ศ. 2542 รัฐบาลอินโดนีเซียได้มีการปรับปรุงกฎหมายการประกอบธุรกิจโทรคมนาคมสื่อสารของประเทศให้มีความผ่อนคลายมากขึ้น (Privatization) ส่งผลให้ธุรกิจโทรศัพท์ไร้สายในอินโดนีเซียเติบโตอย่างมาก โดยในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2548-2553 จำนวนผู้ใช้โทรศัพท์ไร้สายในอินโดนีเซียมีการขยายตัวอย่างมาก และในปี พ.ศ. 2555 จำนวนผู้ใช้โทรศัพท์ไร้สายในประเทศมีมากถึง 281.96 ล้านคน

ส่วนหนึ่งของการเติบโตในภาคธุรกิจโทรศัพท์ไร้สายของอินโดนีเซีย เนื่องด้วยคุณลักษณะภูมิประเทศของอินโดนีเซียมีลักษณะเป็นหมู่เกาะ อย่างไรก็ตาม การลงทุนของรัฐบาลอินโดนีเซียในช่วงปี พ.ศ. 2536 และการขยายตัวของภาคธุรกิจโทรศัพท์ไร้สาย ทำให้แม้ในบริเวณชนบทและเกาะห่างไกลต่างๆ ประชาชนก็ยังสามารถเข้าถึงระบบโทรคมนาคมและการสื่อสารระบบใดระบบหนึ่งได้

สำหรับผู้ให้บริการโทรศัพท์บ้านรายสำคัญของอินโดนีเซีย ได้แก่ Telkom Indonesia ซึ่งให้บริการโทรศัพท์บ้านในประเทศราวร้อยละ 30 ของจำนวนเลขหมายโทรศัพท์ทั้งหมดในประเทศ



นอกจากนี้ ยังให้บริการอินเทอร์เน็ตบ้านในประเทศเช่นกัน และ Indosat ซึ่งเป็นหนึ่งในผู้ให้บริการโทรศัพท์บ้าน โทรศัพท์ไร้สาย และระบบอินเทอร์เน็ตรายใหญ่ที่สุดของอินโดนีเซีย และในส่วนของผู้ให้บริการด้านโทรศัพท์ไร้สายในอินโดนีเซีย พบว่า บริษัทผู้ให้บริการที่สำคัญประกอบไปด้วย Telkomsel ซึ่งเป็นบริษัทลูกของ Telkom Indonesia โดยให้บริการเครือข่ายโทรศัพท์ “Telkomsel” บริษัท XL Axiata ซึ่งให้บริการเครือข่ายโทรศัพท์ “XL” Indosat ซึ่งให้บริการเครือข่าย “Indosat” Hutchison Whampoa ซึ่งให้บริการเครือข่าย “3” Smartfren Telecom ซึ่งให้บริการเครือข่าย “Smartfren” และ Lippo Group ซึ่งให้บริการเครือข่าย “Bolt”

➤ ระบบการเงินและการธนาคาร

ระบบการเงินและการธนาคารของอินโดนีเซีย อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของธนาคารอินโดนีเซีย Bank Indonesia (BI) ซึ่งเป็นธนาคารกลางของอินโดนีเซีย ทำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายทางการเงิน รวมถึงการกำกับดูแลสถาบันทางการเงินในประเทศ

ปัจจุบัน ธนาคารในอินโดนีเซียมีด้วยกันทั้งหมด 50 ราย แบ่งเป็นธนาคารท้องถิ่น (Regional Banks : BPD) 23 ราย ธนาคารร่วมทุน (Joint Venture Banks) 17 ราย และธนาคารต่างชาติ (Foreign Banks) 10 ราย โดยรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 1-4 ซึ่งรายชื่อดังกล่าวยังไม่รวมธนาคารที่รัฐบาลอินโดนีเซียเป็นเจ้าของ รวมถึงสถาบันการเงินรายย่อยในประเทศ

ตารางที่ 1-4 รายชื่อธนาคารพาณิชย์ในอินโดนีเซีย แบ่งตามประเภทธนาคาร

ลำดับ	ธนาคารท้องถิ่น (Regional Banks)	ธนาคารร่วมทุน (Joint Venture Banks)	ธนาคารต่างชาติ (Foreign Banks)
1	BPD Yogyakarta (Bank BPD DIY)	PT ANZ Panin Bank (ANZ Indonesia)	The Royal Bank of Scotland, before known as ABN AMRO Bank (RBS Indonesia)
2	PT Bank DKI (Bank DKI)	PT Bank Commonwealth (Commonwealth Bank)	Bank of America, N.A.
3	PT Bank Lampung (Bank Lampung)	PT Bank Agris, before known as PT Bank Finconesia	Bank of China Limited (Bank of China Indonesia)
4	PT Bank Kalteng (Bank Kalteng)	PT Bank BNP Paribas Indonesia (BNP Paribas Indonesia)	Citibank N.A. (Citibank Indonesia)
5	PT BPD Aceh	PT Bank Capital Indonesia Tbk.	Deutsche Bank AG.
6	PT BPD Jambi (Bank Jambi)	PT Bank DBS Indonesia (DBS Indonesia)	JP. Morgan Chase Bank, N.A.
7	PT BPD Sulawesi Selatan (Bank Sulsel)	PT Bank KEB Indonesia (Bank KEB Indonesia)	Standard Chartered Bank



ลำดับ	ธนาคารท้องถิ่น (Regional Banks)	ธนาคารร่วมทุน (Joint Venture Banks)	ธนาคารต่างชาติ (Foreign Banks)
8	PT BPD Sumatera Barat (Bank Nagari)	PT Bank Maybank Indocorp (Maybank Indonesia)	The Bangkok Bank Comp. Ltd
9	PT BPD Jawa Barat dan Banten* (Bank Jabar Banten)	PT Bank Mizuho Indonesia (Bank Mizuho Indonesia)	The Bank of Tokyo Mitsubishi UFJ LTD.
10	PT BPD Kalimantan Barat	PT Bank OCBC Indonesia (Bank OCBC Indonesia)	The Hongkong & Shanghai B.C. (HSBC Indonesia)
11	PT BPD Maluku	PT Bank Rabobank International Indonesia (Rabobank Indonesia)	
12	PT BPD Bengkulu (Bank Bengkulu)	PT Bank Resona Perdania (Bank Resona Perdania)	
13	PT BPD Jawa Tengah (Bank Jateng)	PT Bank UOB Indonesia	
14	PT BPD Jawa Timur (Bank Jatim)	PT Bank Windu Kentjana International Tbk.	
15	PT BPD Nusa Tenggara Barat (Bank NTB)*	PT Bank Woori Indonesia	
16	PT BPD Nusa Tenggara Timur (Bank NTT)	PT Bank Chinatrust Indonesia (Bank Chinatrust Indonesia)	
17	PT BPD Sulawesi Tengah (Bank Sultra)	PT Bank Sumitomo Mitsui Indonesia	
18	PT BPD Sulawesi Utara (Bank Sulut)		
19	PT BPD Bali (BPD Bali)		
20	PT BPD Papua, formerly known as BPD Irian Jaya (Bank Papua)		
21	PT BPD Riau (Bank Riau)		
22	PT BPD Sumatera Selatan (Bank Sumsel)		
23	PT BPD Sumatera Utara (Bank Sumut)		

หมายเหตุ : ข้อมูล ณ ปี พ.ศ. 2556

ที่มา : รวบรวมข้อมูลจาก Bank Indonesia และ The Foreign Banks Association of Indonesia (FBAI)



➤ เขตเศรษฐกิจพิเศษ/เขตปลอดอากร/เขตส่งเสริมการส่งออก

อินโดนีเซีย มีเขตส่งเสริมการส่งออก (Free Trade Zone: FTZ) ทั้งหมด 4 แห่ง ได้แก่

- เขตส่งเสริมการส่งออกซาบัง (Sabang FTZ)
- เขตส่งเสริมการส่งออกบาเตม (Batam FTZ)
- เขตส่งเสริมการส่งออกบินตัน (Bintan FTZ)
- เขตส่งเสริมการส่งออกกาลิมัน (Karimun FTZ)

โดยสำหรับเขตส่งเสริมการส่งออกบาเตม (Batam FTZ) เขตส่งเสริมการส่งออกบินตัน (Bintan FTZ) และเขตส่งเสริมการส่งออกกาลิมัน (Karimun FTZ) จะมีพื้นที่อยู่ใกล้กัน คือ ตั้งอยู่ในหมู่เกาะบาเตม (Batem Island) ซึ่งตั้งอยู่ทางตอนเหนือของอินโดนีเซีย ติดกับพรมแดนทางทะเลของอินโดนีเซีย-สิงคโปร์ (เกาะสิงคโปร์) โดยระยะทางระหว่างทั้งสองเกาะ (หมู่เกาะบาเตม และเกาะสิงคโปร์) มีระยะทางเพียงประมาณ 20 กิโลเมตรเท่านั้น ด้วยเหตุนี้จึงมักเรียกเขตส่งเสริมการส่งออก (FTZ) ทั้ง 3 เขตนี้รวมกันว่า “เขตส่งเสริมการส่งออกบาเตม-บินตัน-กาลิมัน (Batem-Bintan-Karimun Free Trade Zone)” ดังแสดงในภาพที่ 1-13



ภาพที่ 1-13 เขตส่งเสริมการส่งออกบาเตม-บินตัน-กาลิมัน อินโดนีเซีย



ที่มารูป : Cekido



ที่มารูป : INDOSIGHT

ข้อมูลทั่วไป

- เขตส่งเสริมการส่งออก บาเตม-บินตัน-กาลิมัน ประกอบด้วยเขตส่งเสริมการส่งออกทั้งหมด 3 แห่งที่อยู่ใกล้กัน คือ เขตส่งเสริมการส่งออกบาเตม เขตส่งเสริมการส่งออกบินตัน และเขตส่งเสริมการส่งออกกาลิมัน
- เป็นเขตส่งเสริมการส่งออก 3 ใน 4 ของประเทศอินโดนีเซียในปัจจุบัน (อีกเขตหนึ่งคือเขตส่งเสริมการส่งออกซาบัง (Sabang FTZ))

ทำเลที่ตั้ง

- ตั้งอยู่ในพื้นที่ครอบคลุมหมู่เกาะบาเตม (Batem Island)¹ ทางตอนเหนือของประเทศ
- จัดตั้งขึ้นในปี 2554 (2011) มีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักลงทุนและผู้ประกอบการที่เข้ามาลงทุน ซึ่งได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษี (ยกเว้นอัตราภาษีศุลกากร ภาษีการขาย VAT ฯลฯ) รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ (Facility) ซึ่งมีความทันสมัยและรองรับการค้าเงินธุรกิจ
- ด้วยระยะทางระหว่าง FTZ และเกาะสิงคโปร์ เพียงราว 20 กิโลเมตร ทำให้การค้า การส่งออก และการทำธุรกิจระหว่างทั้งสองประเทศ เป็นไปได้ง่ายขึ้น



หมายเหตุ : 1 หมู่เกาะบาเตม เป็นส่วนหนึ่งของหมู่เกาะเรียว (Riau Island)
 ที่มา : บริษัท โบลติเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมข้อมูลจาก BKPM, Cekido (<http://cekido.com/batam-free-trade-zone-in-indonesia.html>) และ INDOSIGHT (<http://www.indosight.com/blog/doing-business-batam-free-trade-zone/>)



ในส่วน of เขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zones: SEZs) ของอินโดนีเซีย มีด้วยกันทั้งสิ้น 8 แห่ง ได้แก่

- เขตเศรษฐกิจพิเศษในเกาะสุมาตรา 2 แห่ง คือ Sei Mangkei SEZ และ Tanjung Api-Api SEZ
- เขตเศรษฐกิจพิเศษในเกาะชวา 2 แห่ง คือ Tanjung Lesung SEZ และ Mandalika SEZ
- เขตเศรษฐกิจพิเศษในเกาะกาลิมันตัน 1 แห่ง คือ Maloy Batuta Trans Kalimantan SEZ
- เขตเศรษฐกิจพิเศษในเกาะสุลาเวสี 2 แห่ง คือ Palu SEZ และ Bitung SEZ
- เขตเศรษฐกิจพิเศษในเกาะปาปัวและหมู่เกาะอื่นๆ 1 แห่ง คือ Morotai SEZ

โดยรัฐบาลอินโดนีเซียมีแผนที่จะจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษเพิ่มเติมจากที่มีอยู่ในปัจจุบันอีก 11 แห่ง ตามแผนพัฒนาประเทศปี ค.ศ. 2015-2019 โดยเขตเศรษฐกิจพิเศษ 11 แห่งดังกล่าวซึ่งวางแผนว่าจะจัดสร้าง ได้แก่

- เขตเศรษฐกิจพิเศษในเกาะสุมาตรา 2 แห่ง คือ ได้แก่ Lhokseumawe SEZ และ Padang-Pariaman SEZ
- เขตเศรษฐกิจพิเศษในเกาะชวา 1 แห่ง
- เขตเศรษฐกิจพิเศษในเกาะกาลิมันตัน 2 แห่ง คือ Batu Licin SEZ และ Tarakan SEZ
- เขตเศรษฐกิจพิเศษในเกาะสุลาเวสี 2 แห่ง คือ Garombang SEZ และ Taka Bonerate SEZ
- เขตเศรษฐกิจพิเศษในเกาะปาปัว และหมู่เกาะอื่นๆ 4 แห่ง คือ Raka Ampat SEZ, Sorong SEZ, Teluk Bituni SEZ และ Merauka SEZ

นอกเหนือจากเขตส่งเสริมการส่งออก (FTZ) และเขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) ของอินโดนีเซียปัจจุบัน ยังมีเขตอุตสาหกรรม (Industrial Park) กระจายอยู่ในจังหวัดต่างๆ ทั่วประเทศ เช่น จังหวัดบันเตน ชวาตะวันออก ชวากลาง กรุงจาการ์ตา เกาะเรียว เป็นต้น โดยรวมกันทั้งสิ้น 79 แห่ง และมีแผนที่จะจัดสร้างเขตอุตสาหกรรมอีก 15 แห่ง ทั่วประเทศ (แบ่งเป็นเขตอุตสาหกรรมนอกพื้นที่เกาะชวา 13 แห่ง และในพื้นที่เกาะชวา 2 แห่ง)



1.2.4. นโยบายเศรษฐกิจ นโยบายการค้า และนโยบายการต่างประเทศ

1.2.4.1. นโยบายเศรษฐกิจ

สำหรับหน่วยงานหลักที่ทำหน้าที่ดำเนินนโยบายเศรษฐกิจของประเทศ ได้แก่ Bank Indonesia เป็นผู้ควบคุมดูแล และออกนโยบายการเงินของประเทศ Ministry of Finance เป็นผู้ออกนโยบายการคลังของประเทศ และ Ministry of National Development Planning เป็นหน่วยงานผู้กำหนดทิศทางและวางแผนยุทธศาสตร์พัฒนาประเทศ นอกจากนี้ กระทรวงหลายกระทรวง อาทิ Ministry of Trade, Ministry of Industry ฯลฯ ยังเป็นหน่วยงานภาครัฐอื่นที่มีบทบาทในการส่งเสริมการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจผ่านการดำเนินนโยบายของกระทรวงเพื่อพัฒนาประเทศ

รัฐบาลอินโดนีเซียได้มีการวางแผนสำหรับการพัฒนาประเทศไว้ในระยะยาว โดยในปี พ.ศ. 2547 รัฐบาลได้มีการจัดทำแผนพัฒนาประเทศระยะยาว ปี พ.ศ. 2548-2568 (National Long-Term Development Plan (RPJPN) 2005-2025) โดยจุดประสงค์หลักก็เพื่อวางแนวทางซึ่งจะเป็นเสาหลักสำหรับการพัฒนาประเทศต่อไปในอนาคต ซึ่งประกอบด้วย (1) แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคของประเทศ (2) แนวทางการพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายกฎระเบียบของประเทศ รวมไปถึงการยกระดับประชาธิปไตยในประเทศให้มีความเป็นอิสระภาพและมีความเป็นประชาธิปไตยแบบชาติตะวันตกมากยิ่งขึ้น และ (3) แนวทางการรักษาความมั่นคงและความสงบสุขของประเทศ ผ่านการพัฒนาสังคมและสร้างความปรองดองในประเทศ โดยสามารถแบ่งช่วงเวลาของแผนพัฒนาประเทศระยะยาว ปี พ.ศ. 2548-2568 ได้เป็น 4 ช่วงเวลา กล่าวคือ ช่วงที่หนึ่ง (ปี พ.ศ. 2548-2552) ซึ่งเป็นช่วงของการผลักดันเศรษฐกิจ และปรับโครงสร้างเพื่อรองรับผลกระทบที่ตามมาจากวิกฤติเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นทั่วโลก ช่วงที่สอง (ปี พ.ศ. 2553-2557) ซึ่งเป็นช่วงของการสนับสนุนการพัฒนาบุคลากรของประเทศ รวมถึงการส่งเสริมให้เกิดการวิจัยและพัฒนาในด้านต่างๆ อันจะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในระยะยาว ช่วงที่สาม (ปี พ.ศ. 2558-2562) ซึ่งเป็นช่วงของการสนับสนุนผู้ประกอบการในด้านการบริหารจัดการทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ การบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล รวมไปถึงการเพิ่มมูลค่าเพิ่มและขีดความสามารถให้กับตัวผู้ประกอบการ และช่วงที่สี่ (ปี พ.ศ. 2563-2568) ซึ่งเป็นช่วงของการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และปัจจัยด้านอื่นๆ ไปพร้อมกันอย่างบูรณาการ โดยคำนึงถึงการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ



นอกจากนี้ เพื่อเป็นการรองรับการพัฒนาและการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในภาคส่วนต่าง ๆ ของประเทศในอนาคต รัฐบาลอินโดนีเซียยังได้มีการจัดทำแผนแม่บทเพื่อการเร่งพัฒนาเศรษฐกิจอินโดนีเซีย หรือแผนแม่บท MP3EI (The Masterplan for the Acceleration and Expansion of Economic Development of Indonesia) โดยภายใต้แผนแม่บทดังกล่าว มีการกำหนดภาคอุตสาหกรรมสำคัญของประเทศที่รัฐบาลจะส่งเสริมและผลักดัน (Leading Industrial Cluster)⁷ และตั้งเป้าให้อุตสาหกรรมเหล่านั้นเป็นภาคส่วนที่ส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจและพัฒนาประเทศโดยรวม และยังมีกำหนดพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจสำคัญของประเทศทั้ง 6 เขตพื้นที่ซึ่งจะเป็นเขตสำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรมหลักของประเทศ อันได้แก่ ระเบียงเศรษฐกิจสุมาตรา (Sumatra Economic Corridor) ระเบียงเศรษฐกิจชวา (Java Economic Corridor) ระเบียงเศรษฐกิจกาลิมันตัน (Kalimantan Economic Corridor) ระเบียงเศรษฐกิจสุลาเวสี (Sulawesi Economic Corridor) ระเบียงเศรษฐกิจเกาะบาหลี-เกาะนูซะ เทนการา (Bali – Nusa Tenggara Economic Corridor) และระเบียงเศรษฐกิจปาปัว-เกาะมาลุกู (Papua – Kepulauan Maluku Economic Corridor)

อย่างไรก็ดี วิสัยทัศน์ในการบริหารอินโดนีเซียของหน่วยงานต่าง ๆ รวมถึงแผนหรือนโยบายของอินโดนีเซีย นั้น มักมาจากการพิจารณาและวิสัยทัศน์ของประธานาธิบดีอินโดนีเซีย การเลือกตั้งที่เกิดขึ้นในกลางปี พ.ศ. 2557 ซึ่งมีการเปลี่ยนตัวประธานาธิบดี กล่าวคือ นายโจโก วีโดโด ได้ขึ้นมาดำรงตำแหน่งประธานาธิบดีแทน คาดหมายได้ว่าจะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงทิศทางของนโยบายเศรษฐกิจของอินโดนีเซีย โดยหลังจากที่นายโจโก วีโดโด ได้รับตำแหน่งประธานาธิบดี ก็ได้มีการแสดงวิสัยทัศน์ถึงทิศทางนโยบายเศรษฐกิจประเทศในอนาคตที่จะลดการนำเข้าสินค้าต่าง ๆ จากต่างประเทศ และลดการพึ่งพาการส่งออกทรัพยากรธรรมชาติของประเทศลง โดยเฉพาะน้ำมันดิบ ถ่านหิน รวมถึงสินแร่ จากวิสัยทัศน์ดังกล่าว จึงคาดการณ์ได้ว่าทิศทางและนโยบายเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนของอินโดนีเซียจะมีการเปลี่ยนไปสู่ความเป็นชาตินิยมมากขึ้น มีการสนับสนุนภาคการผลิตในประเทศมากขึ้น สนับสนุนให้ต่างชาติเข้ามาลงทุนเพื่อให้เกิดการจ้างงานและถ่ายโอนเทคโนโลยีมากกว่าแต่ก่อน รวมไปถึงเริ่มผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในประเทศซึ่งเป็นจุดอ่อนของประเทศ

⁷ อุตสาหกรรมที่ได้รับสนับสนุนภายใต้แผนแม่บท MP3EI ได้แก่ อุตสาหกรรมเกษตรและปศุสัตว์ น้ำมัน อุตสาหกรรมยาง อุตสาหกรรมพลังงานและเชื้อเพลิงปิโตรเลียม (น้ำมันดิบและก๊าซธรรมชาติ) อุตสาหกรรมเหมืองแร่ อุตสาหกรรมประมง อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมโทรคมนาคมและการสื่อสาร



1.2.4.2. นโยบายการค้า

➤ ภาพรวมนโยบายการค้า

Ministry of Trade คือหนึ่งในหน่วยงานภาครัฐหลักที่มีหน้าที่กำหนดนโยบายการค้าและการลงทุนของอินโดนีเซีย ส่วนหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวกับการกำหนดทิศทางของนโยบายการค้าและการลงทุนของประเทศ คือ Ministry of National Development Planning

เมื่อพิจารณานโยบายเศรษฐกิจและนโยบายการค้าที่รัฐบาลอินโดนีเซียดำเนินการมาในช่วงนับจากแผนพัฒนาประเทศระยะยาว ปี พ.ศ. 2548-2568 และแผนแม่บท MP3EI เริ่มถูกใช้ จะพบว่า รัฐบาลอินโดนีเซียมีความพยายามอย่างมากเพื่อผลักดันและส่งเสริมภาคส่วนอุตสาหกรรมและเกษตรกรรมอื่นๆ นอกเหนือจากอุตสาหกรรมส่งออกน้ำมันดิบ เชื้อเพลิงปิโตรเลียม และก๊าซธรรมชาติ ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการลดลงของราคาน้ำมันและเชื้อเพลิงต่างๆ ทั่วโลก อันส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจและดุลการค้าของอินโดนีเซียเป็นอย่างมาก และทำให้รัฐบาลพยายามที่จะลดการพึ่งพาการส่งออกน้ำมันดิบ เชื้อเพลิงปิโตรเลียม และก๊าซธรรมชาติลง

ในขณะเดียวกัน รัฐบาลอินโดนีเซียยังมีแผนที่จะดำเนินการพัฒนา/ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าต่างๆ ของประเทศ ได้แก่ การจัดสร้างท่าเรือ/ท่าเรือน้ำลึกแห่งใหม่ การจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมพิเศษและเขตเศรษฐกิจพิเศษแห่งใหม่ การสนับสนุนการพัฒนาเขตระเบียงเศรษฐกิจของประเทศ รวมไปถึงการปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบ และ/หรือข้อบังคับ และการขจัดอุปสรรคทางการค้าของประเทศ ซึ่งต่างก็เป็นการดำเนินการตามแผนระยะยาวในการพัฒนาประเทศในช่วงที่ 3 (แผนพัฒนาประเทศ ปี พ.ศ. 2558-2562)

ทั้งนี้ ในช่วงปี พ.ศ. 2555-2557 อินโดนีเซียประสบปัญหาเรื่องการขาดดุลทางการค้ามาอย่างต่อเนื่อง หลังจากที่นายโจโก วิโดโด ได้ขึ้นดำรงตำแหน่งประธานาธิบดี ได้มีการนำเสนอวิสัยทัศน์ต่อต้านการค้าของประเทศ โดยมีความประสงค์จะลดการนำเข้าสินค้าและลดการพึ่งพาการส่งออกทรัพยากรธรรมชาติของประเทศลง นอกจากนี้ รัฐบาลอินโดนีเซียยังมีแผนที่จะผลักดันการเจรจาการค้าเสรี (FTA) กำลังเจรจากับประเทศคู่ค้า เช่น เกาหลีใต้ ให้แล้วเสร็จ เพื่อเป็นการเพิ่มโอกาสในการค้าและการลงทุนของประเทศให้มากยิ่งขึ้น



➤ การเจรจาความตกลงการค้าเสรี (Free Trade Area : FTA)

อินโดนีเซียได้มีการทำความตกลงการค้าเสรีกับประเทศ/กลุ่มประเทศต่าง ๆ โดยประเทศ/กลุ่มประเทศส่วนใหญ่ที่อินโดนีเซียมีการทำความตกลงด้วยนั้น เป็นประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งก็คือความตกลงการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Agreement) ในขณะที่ความตกลงอื่นในระดับทวิภาคีที่อินโดนีเซียได้มีการเจรจาไว้กับประเทศคู่ค้า ได้แก่ ความตกลงการค้าเสรีระหว่างอินโดนีเซีย-ญี่ปุ่น และความตกลงการค้าเสรีระหว่างอินโดนีเซีย-ปากีสถาน และสำหรับความตกลงในระดับพหุภาคี อินโดนีเซียจะมีการทำความตกลงในกรอบที่อาเซียนไปเจรจาความตกลงไว้กับประเทศคู่ค้า อันได้แก่ จีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ อินเดีย รวมถึงออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ ดังแสดงในตารางที่ 1-5

ปัจจุบัน อินโดนีเซียกำลังอยู่ระหว่างการศึกษาและการเจรจาความตกลงการค้าเสรี กับ เกาหลีใต้ (ความตกลงการค้าเสรีอินโดนีเซีย-เกาหลีใต้) และได้มีการแสดงท่าทีสนใจต่อการเข้าร่วมการเจรจาความตกลงภายใต้กรอบ TPP (Trans Pacific Partnership) เช่นกัน

ตารางที่ 1-5 ความตกลงการค้าเสรีของอินโดนีเซียและประเทศคู่ภาคี

ความตกลงการค้าเสรี	ประเทศคู่ภาคี	สถานะการเจรจา
ASEAN Free Trade Agreement (AFTA)	อาเซียน (บรูไนฯ – กัมพูชา – อินโดนีเซีย – สปป.ลาว – มาเลเซีย – เมียนมา – ฟิลิปปินส์ – สิงคโปร์ – ไทย – เวียดนาม)	มีผลบังคับใช้ 28 มกราคม พ.ศ. 2535
ASEAN – China Free Trade Agreement (ACFTA)	อาเซียน – จีน	มีผลบังคับใช้ ด้านการค้าสินค้า 1 พฤษภาคม พ.ศ. 2548 ด้านการค้าบริการ 1 มกราคม พ.ศ. 2550
Japan – Indonesia Free Trade Agreement	อินโดนีเซีย – ญี่ปุ่น	มีผลบังคับใช้ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2551
ASEAN – Japan Free Trade Agreement (AJFTA)	อาเซียน – ญี่ปุ่น	มีผลบังคับใช้ 1 ธันวาคม พ.ศ. 2551
ASEAN – Republic of Korea Free Trade Agreement (AKFTA)	อาเซียน – เกาหลีใต้	มีผลบังคับใช้ ด้านการค้าบริการ 1 พฤษภาคม พ.ศ. 2552 ด้านการค้าสินค้า 1 มกราคม พ.ศ. 2553



ความตกลงการค้าเสรี	ประเทศคู่ภาคี	สถานะการเจรจา
ASEAN – India Free Trade Agreement (AIFTA)	อาเซียน – อินเดีย	มีผลบังคับใช้ 1 มกราคม พ.ศ. 2553
ASEAN – Australia – New Zealand Free Trade Agreement (AANZFTA)	อาเซียน – ออสเตรเลีย – นิวซีแลนด์	มีผลบังคับใช้ 1 มกราคม พ.ศ. 2553
Indonesia – Pakistan Free Trade Agreement	อินโดนีเซีย – ปากีสถาน	มีผลบังคับใช้ 13 กันยายน พ.ศ. 2556

ที่มา : บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมจาก WTO Trade Policy Review และ ARIC

➤ โครงสร้างอัตราภาษีนำเข้า

โครงสร้างอัตราภาษีนำเข้าของอินโดนีเซีย แสดงไว้ในตารางที่ 1-6 และ 1-7 โดยจะพบว่า อัตราภาษีนำเข้าที่ใช้จริง (MFN applied rate) เฉลี่ยของอินโดนีเซีย อยู่ที่ร้อยละ 37.1 โดยในกลุ่มสินค้าเกษตรจะมีอัตราภาษีสูงกว่าในกลุ่มสินค้าที่ไม่ใช่สินค้าเกษตร โดยเมื่อพิจารณาแยกตามรายประเภทสินค้า สินค้าที่มีอัตราภาษีนำเข้าที่ใช้จริงเฉลี่ยสูงสุดของประเทศ จะอยู่ในกลุ่มสินค้าเครื่องดื่มและยาสูบ (Beverages & tobacco) โดยอัตราภาษีเฉลี่ยอยู่ที่ระดับร้อยละ 44.2 ส่วนกลุ่มสินค้าที่มีอัตราภาษีนำเข้าที่ใช้จริงเฉลี่ยสูงรองลงมา ได้แก่ สินค้าในกลุ่มเครื่องนุ่งห่ม (Clothing) และสินค้าในกลุ่มอุปกรณ์การขนส่ง (Transport equipment) (อัตราภาษีนำเข้าที่ใช้จริงเฉลี่ยของสินค้าทั้งสองกลุ่มอยู่ที่ร้อยละ 14.4 และ 9.8 ตามลำดับ)

ตารางที่ 1-6 โครงสร้างอัตราภาษีนำเข้าของอินโดนีเซีย

Tariffs	Product Groups		
	Total	Agricultural	Non-Agricultural
Simple average final bound	37.1	47.0	35.6
Simple average MFN applied	6.9	7.5	6.7
Trade weighted average	4.7	4.3	4.7

ที่มา : รวบรวมจาก WTO Tariff Profile 2014



ตารางที่ 1-7 โครงสร้างอัตราภาษีนำเข้าของอินโดนีเซีย จำแนกตามประเภทสินค้า

Product Groups	Final bond duties				MFN applied duties			Imports	
	AVG	Duty-free in %	Max	Binding in %	AVG	Duty-free in %	Max	Share in %	Duty-free in %
Animal products	44	0	50	100	4.6	8.2	20	0.2	32.2
Dairy products	74	0	210	100	5.5	0	10	0.6	0
Fruit, vegetables, plants	45.8	0	60	100	5.5	5.8	20	0.8	0.2
Coffee, tea	45.3	0	60	100	6.7	0	10	0.2	0
Cereals & preparations	44.6	0	160	100	5.3	10.1	150	2.7	24.0
Oilseeds, fats & oils	39.9	0	60	100	4.5	11.2	10	1.9	86.0
Sugars and confectionery	58.3	0	95	100	6.4	0	10	1.0	0
Beverages & tobacco	85	0	150	100	44.2	0	150	0.5	0
Cotton	37.4	0	40	100	4.0	20.0	5	0.7	99.7
Other agricultural products	40.7	0	60	100	4.1	17.2	5	0.7	49.8
Fish & fish products	40	0	40	100	5.9	1.4	10	0.2	30.4
Minerals & metals	38.8	0.1	40	97.7	6.4	17.6	30	15.7	34.1
Petroleum	40	0	40	100	0.2	95.1	5	20.5	97.8
Chemicals	38.1	0.1	150	97.0	5.1	14.4	150	11.2	7.3
Wood, paper, etc.	39.4	0	40	98.8	4.5	27.0	15	2.0	46.5
Textiles	26.3	0	40	99.7	9.2	0.9	25	3.6	2.7
Clothing	35	0	40	100	14.4	0.5	15	0.3	0.0
Leather, footwear, etc.	39.8	0	50	99.3	8.6	13.3	25	1.8	11.4
Non-electrical machinery	34.9	6.5	40	98.3	4.8	16.8	15	15.1	17.5
Electrical machinery	30.3	23.6	40	97.7	5.7	22.9	13	9.8	59.6
Transport equipment	38.9	0	40	54.1	9.8	32.9	40	8.5	29.1
Manufactures, n.e.s.	35.7	8.8	40	88.0	6.7	7.9	15	2.0	11.1

ที่มา : รวบรวมจาก WTO Tariff Profile 2014

1.2.4.3. นโยบายการต่างประเทศ

นับตั้งแต่ที่อินโดนีเซียได้รับเอกราชจากจักรวรรดิญี่ปุ่น (หลังจากสงครามโลกครั้งที่ 2 จบลง) การดำเนินการด้านนโยบายการต่างประเทศ เป็นหน้าที่หลักของรัฐบาลอินโดนีเซีย (ประธานาธิบดี) และ Ministry of Foreign Affair ในการกำหนดทำที่และดำเนินนโยบาย รวมถึงสร้างความสัมพันธ์กับนานาประเทศทั่วโลก



นโยบายการต่างประเทศที่อินโดนีเซียดำเนินการในอดีต จะเป็นการมุ่งสานสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ผ่านการจัดทำความตกลงการค้าเสรีต่างๆ ภายใต้กรอบอาเซียน รวมไปถึงการจัดทำความร่วมมือในด้านต่างๆ ร่วมกับประเทศสมาชิกอาเซียน และแสดงถึงจุดยืนของอินโดนีเซียในการสร้างอำนาจการต่อรองทางการค้าของประเทศ รวมไปถึงการสร้างค่าน้ำตึงดูดทางการลงทุนให้แก่ประเทศ

ในปัจจุบัน นอกเหนือจากการดำเนินนโยบายการต่างประเทศกับประเทศสมาชิกอาเซียนด้วยตนเอง อินโดนีเซียยังมีการดำเนินนโยบายการต่างประเทศกับประเทศอื่นๆ อาทิ อินเดีย จีน และญี่ปุ่น เป็นต้น

สำหรับไทย อินโดนีเซียมีการดำเนินนโยบายการต่างประเทศกับไทยที่ค่อนข้างมาก ทั้งในด้านของการค้า การลงทุน การดำเนินการภายใต้ความร่วมมือต่างๆ โดยไทยและอินโดนีเซียมีการสถาปนาความสัมพันธ์ทางการทูตระหว่างกันในวันที่ 7 มีนาคม พ.ศ. 2493 โดยไทยมีการจัดตั้งสถานเอกอัครราชทูตไทย ณ กรุงจาการ์ตา ในขณะที่เดียวกัน อินโดนีเซียก็มีการจัดตั้งสถานเอกอัครราชทูตอินโดนีเซีย ณ กรุงเทพมหานคร เช่นกัน

1.2.5. สิ่งที่ต้องรู้เกี่ยวกับการเข้าไปลงทุนในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

1.2.5.1. หน่วยงานสำคัญที่เกี่ยวข้องกับด้านการค้าและการลงทุน

- **Investment Coordinating Board (BKPM)** – เป็นหน่วยงานภายใต้รัฐบาลของอินโดนีเซีย ซึ่งทำหน้าที่หลักในส่งเสริมการลงทุนในประเทศ ทั้งจากนักลงทุนในประเทศและนักลงทุนต่างชาติ โดยการให้บริการด้านการลงทุนต่างๆ แก่นักลงทุน เช่น การให้คำปรึกษาแก่นักลงทุน พร้อมทั้งเข้าไปมีส่วนร่วมในการออกนโยบายหรือสิทธิประโยชน์ที่จะดึงดูดการลงทุนจากนักลงทุน
- **Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional (BAPPENAS)** – หรือ Ministry of National Development Planning เป็นกระทรวงที่รับผิดชอบดูแลและจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ โดยจุดมุ่งหมายหลักของการดำเนินงานวางแผนยุทธศาสตร์ดังกล่าวของกระทรวงคือการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม การยกระดับความสัมพันธ์ทางการค้าและการลงทุนระหว่างอินโดนีเซียกับประเทศคู่ค้า การพัฒนา



ระบบการศึกษา การสร้างธรรมาภิบาลในหน่วยงานภาครัฐ การสร้างความเท่าเทียมในชาติ การลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม และการเพิ่มคุณภาพชีวิตของประชากรในชาติ

- **Kementerian Perdagangan** – หรือ Ministry of Trade เป็นหน่วยงานภาครัฐหลัก ซึ่งมีบทบาทในการกำหนดนโยบายด้านการค้าของประเทศ นอกจากนี้ ยังมีหน้าที่ในการให้บริการแก่ผู้ประกอบการ เช่น การออกใบอนุญาตการส่งออก การออกใบอนุญาตการนำเข้า การให้ข้อมูลด้านการค้าและการลงทุนแก่ผู้ประกอบการ/นักลงทุน เป็นต้น
- **Kementerian Perindustrian** – หรือ Ministry of Industry เป็นหน่วยงานภาครัฐหลัก ซึ่งมีหน้าที่เกี่ยวกับการกำหนดและดำเนินนโยบายที่เกี่ยวข้องและสนับสนุนภาคอุตสาหกรรมของประเทศ มีบทบาทสำคัญในการวิจัยและพัฒนาในสาขาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศ และมีส่วนสำคัญในการให้และเผยแพร่ข้อมูลสำคัญด้านอุตสาหกรรมแก่ภาคส่วนต่างๆ ของประเทศ
- **Kementerian Luar Negeri** – หรือ Ministry of Foreign Affair เป็นหน่วยงานภาครัฐหลัก ซึ่งมีหน้าที่เกี่ยวกับการดำเนินนโยบายด้านการต่างประเทศ รวมไปถึงการสานสัมพันธ์กับประเทศอื่น โดยมีเป้าหมายหลักเพื่อส่งเสริมความร่วมมือและการค้าการลงทุนระหว่างอินโดนีเซียและประเทศอื่น
- **Kementerian Keuangan** – หรือ Ministry of Finance เป็นหน่วยงานภาครัฐหลัก ซึ่งทำหน้าที่ในการกำกับดูแล และควบคุมการใช้งบประมาณของประเทศ โดยบทบาทหลักของกระทรวงการคลังอินโดนีเซีย ได้แก่ การกำหนดนโยบายการคลังของประเทศ การบริหารจัดการงบประมาณของประเทศ และการกำกับดูแลการใช้งบประมาณของหน่วยงานภาคส่วนต่างๆ ของประเทศ
- **Kamar Dagang dan Industri (KADIN)** – หรือ Chamber of Commerce and Industry เป็นหน่วยงานภาคเอกชนซึ่งเกิดจากการรวมกลุ่มของนักธุรกิจ ผู้ประกอบการ และองค์กรการค้าต่างๆ ในประเทศ ทั้งนี้ บทบาทหลักของ KADIN คือการเป็นหน่วยงานที่มีส่วนในการกำหนดนโยบายเศรษฐกิจของประเทศ ผ่านการเป็นกระบอกเสียงให้กับภาคเอกชนในการนำเสนอความคิดเห็น และข้อเสนอแนะให้แก่รัฐบาล และเป็นหน่วยงานที่คอยให้บริการด้านการประกอบธุรกิจแก่ผู้ประกอบการ อาทิ การให้คำปรึกษา การจับคู่ธุรกิจ (Business Matching) เป็นต้น



สำหรับที่อยู่ เบอร์โทรศัพท์/โทรสาร รวมถึงอีเมลที่สามารถใช้ติดต่อกับหน่วยงานดังกล่าวข้างต้น เป็นดังตารางที่ 1-8

ตารางที่ 1-8 ที่อยู่สำหรับติดต่อของหน่วยงานสำคัญด้านการค้าและการลงทุนของอินโดนีเซีย

หน่วยงาน	ที่อยู่	เบอร์โทรศัพท์และอีเมลติดต่อ
Investment Coordinating Board (BKPM)	Jl. Jend. Gatot Subroto No. 44, Jakarta 12190 P.O. Box 3186, Indonesia	Tel: +62 (21) 5252 008 Fax: +62 (21) 520 2050 E-mail: info@bkpm.go.id Website: www.bkpm.go.id
Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional (BAPPENAS) (Ministry of National Development Planning)	Jalan Taman Suropati No.2 Jakarta 10310,	Tel: +62 (21) 3193 6207 Fax: +62 (21) 3145 374 E-mail: - Website: www.bappenas.go.id
Kementerian Perdagangan (Ministry of Trade)	M. I. Ridwan Rais Road, No. 5 Central Jakarta 10110	Tel: +62 (21) 3858 171 Fax: - E-mail: contact.us@kemendag.go.id Website: www.kemendag.go.id
Kementerian Perindustrian (Ministry of Industry)	Gedung Kementerian Perindustrian Jl. Jend. Gatot Subroto Kav. 52-53	Tel: +62 (21) 5255 509 ext. 2666 Fax: - E-mail: - Website: www.kemenperin.go.id
Kementerian Luar Negeri (Ministry of Foreign Affair)	Gedung Utama 3rd Floor, Jl. Taman Pejambon No. 6 Jakarta Pusat DKI Jakarta 10110, Indonesia	Tel: +62 (21) 3441 508 Fax: - E-mail: kontak-kami@kemlu.go.id Website: www.kemlu.go.id
Kementerian Keuangan (Ministry of Finance)	Gedung Djuanda I Lantai 12 Jl. Dr.Wahidin Raya Nomor 1 Jakarta 10710	Tel: +62 (21) 3861 489 Fax: +62 (21) 3500 847 E-mail: - Website: www.kemlu.go.id
Kamar Dagang dan Industri (KADIN) (Indonesian Chamber of Commerce)	Menara KADIN Indonesia, 24th Floor Jl. H. R. Rasuna Said X-5 Kav. 2-3 Jakarta 12950 INDONESIA	Tel: +62 (21) 5274 503 Fax: +62 (21) 5274 505 E-mail: info@bsd-kadin.org Website: www.bsd-kadin.org

ที่มา : บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมข้อมูลจากแต่ละหน่วยงาน



1.2.5.2. เวลาติดต่อราชการ

ช่วงเวลาติดต่อราชการของอินโดนีเซีย สามารถดำเนินการติดต่อได้ในวันจันทร์ถึงศุกร์ ในช่วงเวลา 08.00-16.00 น. โดยบางหน่วยงานอาจเปิดให้บริการในวันเสาร์ในช่วง 8.00-12.00 น. เช่นกัน

สำหรับหน่วยงานภาคเอกชน ช่วงเวลาติดต่อธุรกิจจะอยู่ระหว่าง 8.00-17.00 น. ขึ้นอยู่กับแต่ละหน่วยงาน เช่นเดียวกับวันทำการซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นวันจันทร์ถึงศุกร์ แต่หน่วยงานบางแห่งจะมีการทำงานกันในวันเสาร์

นอกจากนี้ ในช่วงเดือนรอมฎอน (Romdon) ซึ่งชาวมุสลิมจะถือศีลอดนั้น จะมีการปรับเปลี่ยนช่วงเวลาทำการของหน่วยงานราชการและหน่วยงานภาคเอกชนส่วนใหญ่ของประเทศ โดยเวลาจะเริ่มต้นเร็วขึ้น กล่าวคือ จะเริ่มทำการตั้งแต่ช่วงเวลา 5.00 น. หรือ 6.00 น. และจะปิดทำการเร็วขึ้น เช่น จะปิดทำการเวลา 14.00 น. เป็นต้น

1.2.5.3. วันหยุดราชการ/วันหยุดนักขัตฤกษ์

วันหยุดราชการและวันหยุดนักขัตฤกษ์ของอินโดนีเซีย ถูกแสดงไว้ในตารางที่ 1-9 โดยนอกจากวันดังกล่าวข้างต้น ยังมีวันหยุดตามศาสนาอิสลาม เช่น วันขึ้นปีใหม่ตามศาสนาอิสลาม (Islamic New Year) วันตรุษอิดุลฟิตรี (Idul Fitri Day) วันอิดูอัฎฮา (Idul Adha Day) ซึ่งจะถูกกำหนดตามปฏิทินจันทรคติ วันหยุดตามศาสนาฮินดู เช่น วัน Hindu Nyepi Day (มักตรงกับในช่วงเดือนมีนาคมของทุกปี) วันหยุดตามศาสนาพุทธ เช่น วันวิสาขบูชา รวมไปถึงวันหยุดตามวัฒนธรรมจีน เช่น วันหยุดตรุษจีน (Chinese New Year)

ตารางที่ 1-9 วันหยุดราชการและวันหยุดนักขัตฤกษ์ของอินโดนีเซีย

วัน-เดือน	วันหยุดประจำชาติ
1 มกราคม	New Year's Day
1 พฤษภาคม	Labor Day
17 สิงหาคม	Independence Day (National Day)
25 ธันวาคม	Christmas Day
26 ธันวาคม	Boxing Day
31 ธันวาคม	New Year's Eve

ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมจากหลายแหล่งข้อมูล



1.2.5.4. ธรรมเนียมปฏิบัติในการติดต่อธุรกิจ

- **การติดต่อธุรกิจ** – โดยทั่วไปการติดต่อธุรกิจส่วนใหญ่กับภาคธุรกิจอินโดนีเซียจะใช้ภาษาบาฮาซา ซึ่งถึงแม้พนักงานบางส่วนจะพูดภาษาอังกฤษได้เป็นอย่างดีแต่ก็จะไม่ใช่ภาษาอังกฤษ ในส่วนของการติดต่อประสานงานมักมีความล่าช้าและอาจต้องเผื่อเวลาสำหรับการติดต่อประสานงานเพื่อนัดหมาย นอกจากนี้ การใช้นามบัตรสำหรับการแนะนำตัวเป็นสิ่งสำคัญเช่นเดียวกับการแสดงความสนใจในนามบัตรที่เราได้รับ เพื่อเป็นการให้เกียรติแก่ผู้ให้
- **วันทำงาน** – ภาคธุรกิจอินโดนีเซียทั่วไป ทำงานในวันจันทร์ถึงศุกร์ โดยเฉลี่ยจะทำงานวันละ 8 ชั่วโมง และในบางบริษัทอาจเปิดดำเนินการในวันเสาร์
- **การตรงต่อเวลา** – การตรงต่อเวลาเป็นเรื่องสำคัญในการติดต่อธุรกิจกับภาคธุรกิจหรือผู้ประกอบการอินโดนีเซีย
- **การทักทาย/การต้อนรับ** – การจับมือเป็นเรื่องทั่วไปสำหรับการทักทาย โดยธรรมเนียมปฏิบัติทั่วไป คือนักธุรกิจควรทำการจับมือกับผู้อื่นทุกครั้งพร้อมกับการก้มหัวเล็กน้อย ทั้งนี้ การกระทำดังกล่าวจะใช้กับตอนกล่าวอำลาจากการประชุมเช่นกัน
- **การแต่งกาย** – ในการติดต่อธุรกิจกับผู้ประกอบการอินโดนีเซีย การแต่งกายสุภาพเป็นสิ่งจำเป็น ทั้งนี้ เสื้อเชิ้ตและสูทเป็นที่ยอมรับในการพบปะทางธุรกิจต่างๆ และเนื่องจากเป็นประเทศที่ประชาชนส่วนใหญ่นับถือศาสนาอิสลาม การแต่งกายของสุภาพสตรีควรแต่งกายสุภาพ
- **อื่น ๆ** – การแสดงออกทางสีหน้าถือเป็นการสิ่งที่ไม่ควรกระทำ เนื่องจากการแสดงที่หยาบคายและเป็นการแสดงความไม่เคารพอย่างมาก โดยเฉพาะกับผู้ประกอบการในเกาะชวา ค่อนข้างให้ความสำคัญกับประเด็นดังกล่าวมาก



1.3. ภาพรวมการค้า และการลงทุนของสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

1.3.1. ภาพรวมการค้าสินค้า

1.3.1.1. การส่งออก

เมื่อพิจารณาข้อมูลการส่งออกของอินโดนีเซียในช่วงระหว่าง ปี พ.ศ. 2552-2557 พบว่ามีทิศทางเพิ่มขึ้นตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2552 ถึง 2554 จากนั้นการส่งออกของอินโดนีเซียเริ่มมีแนวโน้มที่ลดลง อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาภาพรวมตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2552-2557 จะเห็นว่า การส่งออกของอินโดนีเซียมีทิศทางที่สูงขึ้นโดยเพิ่มขึ้นจาก 116,509.99 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2552 เป็น 176,036.19 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2557 คิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ยแบบ CAGR อยู่ที่ร้อยละ 8.60 ดังแสดงในภาพที่ 1-14

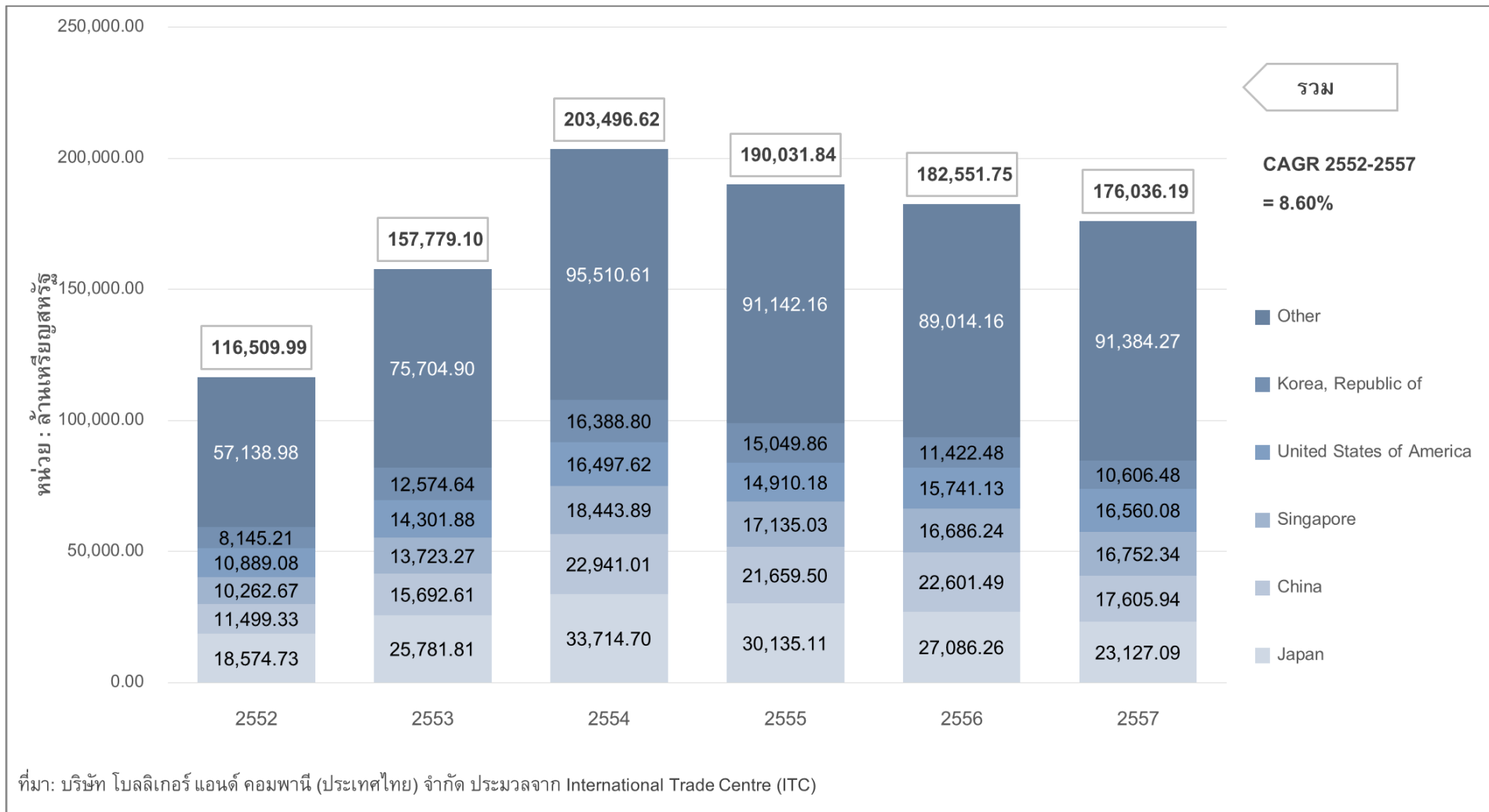
อินโดนีเซียมีการส่งออกสินค้าไปยังหลากหลายประเทศ โดยประเทศหลักที่อินโดนีเซียมีการส่งออกไปมากที่สุด 5 อันดับแรกในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2552-2557 ได้แก่ ญี่ปุ่น (มีสัดส่วนมูลค่าการส่งออกคิดเป็นร้อยละ 15 ของมูลค่าการส่งออกสินค้าทั้งหมดของอินโดนีเซีย) จีน (ร้อยละ 11) สิงคโปร์ (ร้อยละ 9) สหรัฐอเมริกา (ร้อยละ 9) และเกาหลีใต้ (ร้อยละ 7) ดังแสดงในภาพที่ 1-15

ทั้งนี้ ในช่วงเวลาเดียวกัน อินโดนีเซียมีการส่งออกสินค้ามายังไทยอยู่ที่ 28,944.99 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นส่วนแบ่งเท่ากับร้อยละ 3.18 ของการส่งออกทั้งหมดของอินโดนีเซีย โดยในปี พ.ศ. 2557 เพียงปีเดียว อินโดนีเซียมีการส่งออกอยู่ที่ 5,784.72 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และในภาพรวม ไทยเป็นตลาดส่งออกในอันดับที่ 9 ของอินโดนีเซีย ดังแสดงในภาพที่ 1-16

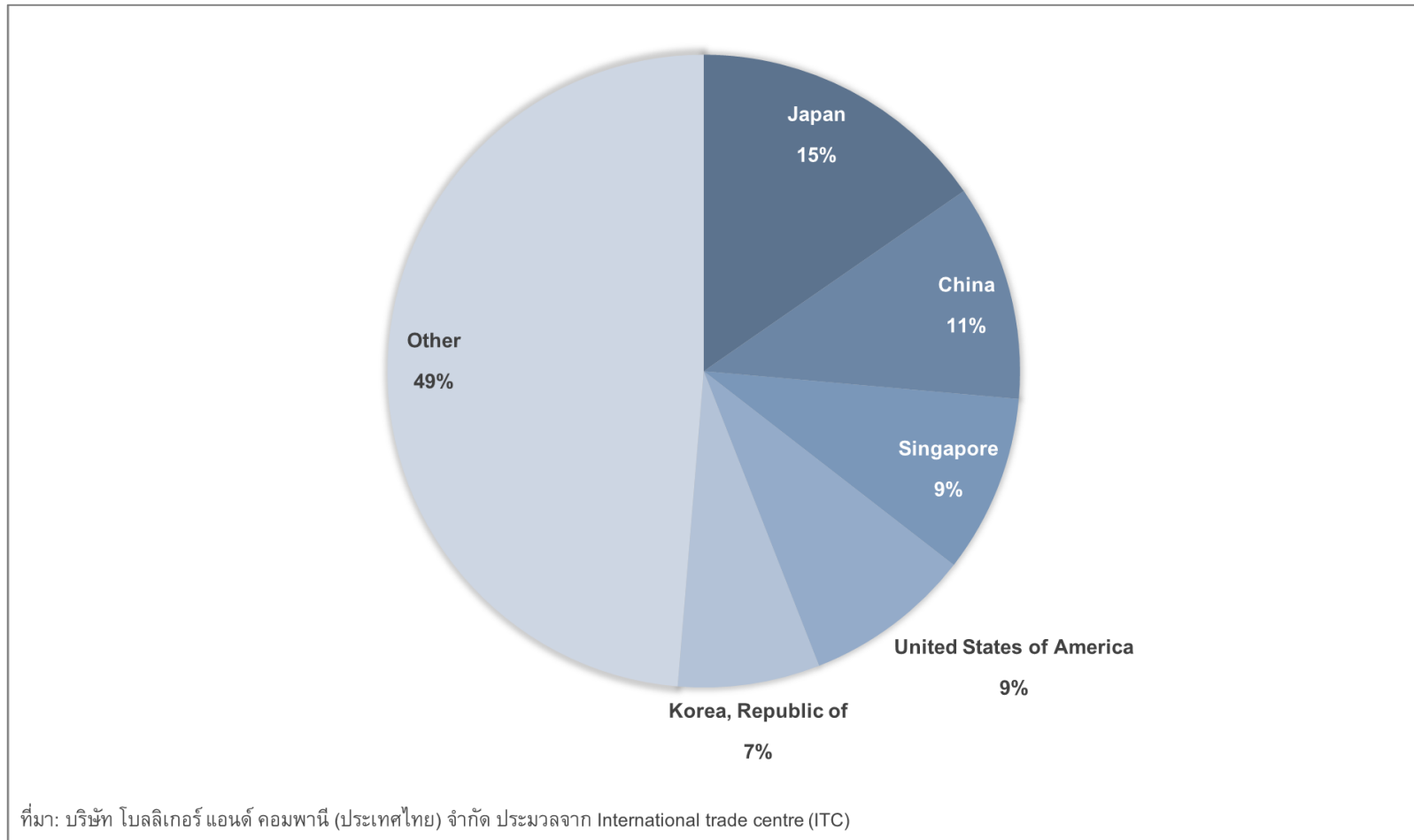
สำหรับสินค้าส่งออกที่สำคัญของอินโดนีเซีย ได้แก่ ถ่านหิน/ผงถ่านหินอัด รองลงมาเป็น ก๊าซปิโตรเลียม น้ำมันปาล์ม น้ำมันปิโตรเลียม และยางธรรมชาติ ดังแสดงในตารางที่ 1-10



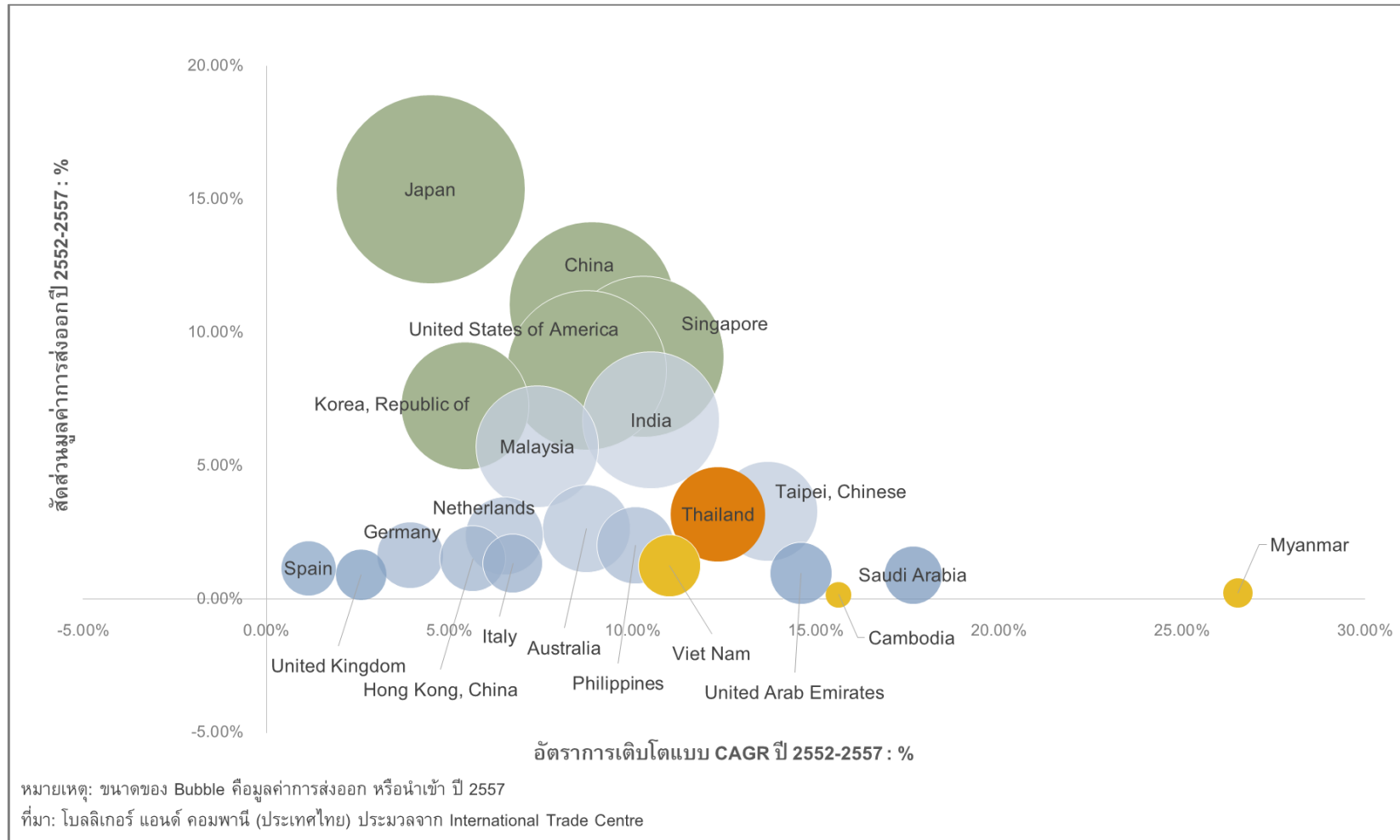
ภาพที่ 1-14 มูลค่าการส่งออกสินค้าของอินโดนีเซียทั้งหมด ปี พ.ศ. 2552-2557



ภาพที่ 1-15 สัดส่วนการส่งออกเฉลี่ยของอินโดนีเซียไปยังตลาดส่งออกสินค้าสำคัญ ปี พ.ศ. 2552-2557



ภาพที่ 1-16 ตลาดส่งออกสินค้าที่สำคัญของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2552-2557



ตารางที่ 1-10 สินค้าส่งออกสำคัญ 5 อันดับแรกของอินโดนีเซีย

(หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

สินค้าส่งออกสำคัญของอินโดนีเซีย				
No.	HS Code	รายการสินค้า	มูลค่าส่งออกทั้งหมด ของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2552-2557	คิดเป็นสัดส่วน (ร้อยละ)
TOTAL		ทุกรายการสินค้า	1,026,405.50	100.00
1	HS2701	ถ่านหิน ผงถ่านหินอัดเป็นก้อนรูปเหลี่ยม รูปไข่ และ เชื้อเพลิงแข็งที่คล้ายกันซึ่งผลิตจากถ่านหิน	104,558.34	10.19
2	HS2711	ก๊าซปิโตรเลียมและก๊าซไฮโดรคาร์บอนอื่นๆ	84,126.35	8.20
3	HS1511	น้ำมันปาล์มและแฟรกชันของน้ำมันปาล์ม จะทำให้ บริสุทธิ์หรือไม่ก็ตาม แต่ต้องไม่ตัดแปลงทางเคมี	74,538.85	7.26
4	HS2709	น้ำมันปิโตรเลียมดิบและน้ำมันดิบที่ได้จากแร่ปิโตรลีนัส	54,549.92	5.31
5	HS4001	ยางธรรมชาติ บาลาตา กัตตาเปอร์ชา กวายูล ชิเคิล และ กัมธรรมชาติที่คล้ายกัน ในลักษณะชั้นปฐุม หรือ เป็นแผ่น แผ่นบางหรือเป็นแถบ	37,114.47	3.62

ที่มา: บริษัท โบลีเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลจาก International Trade Centre (ITC)

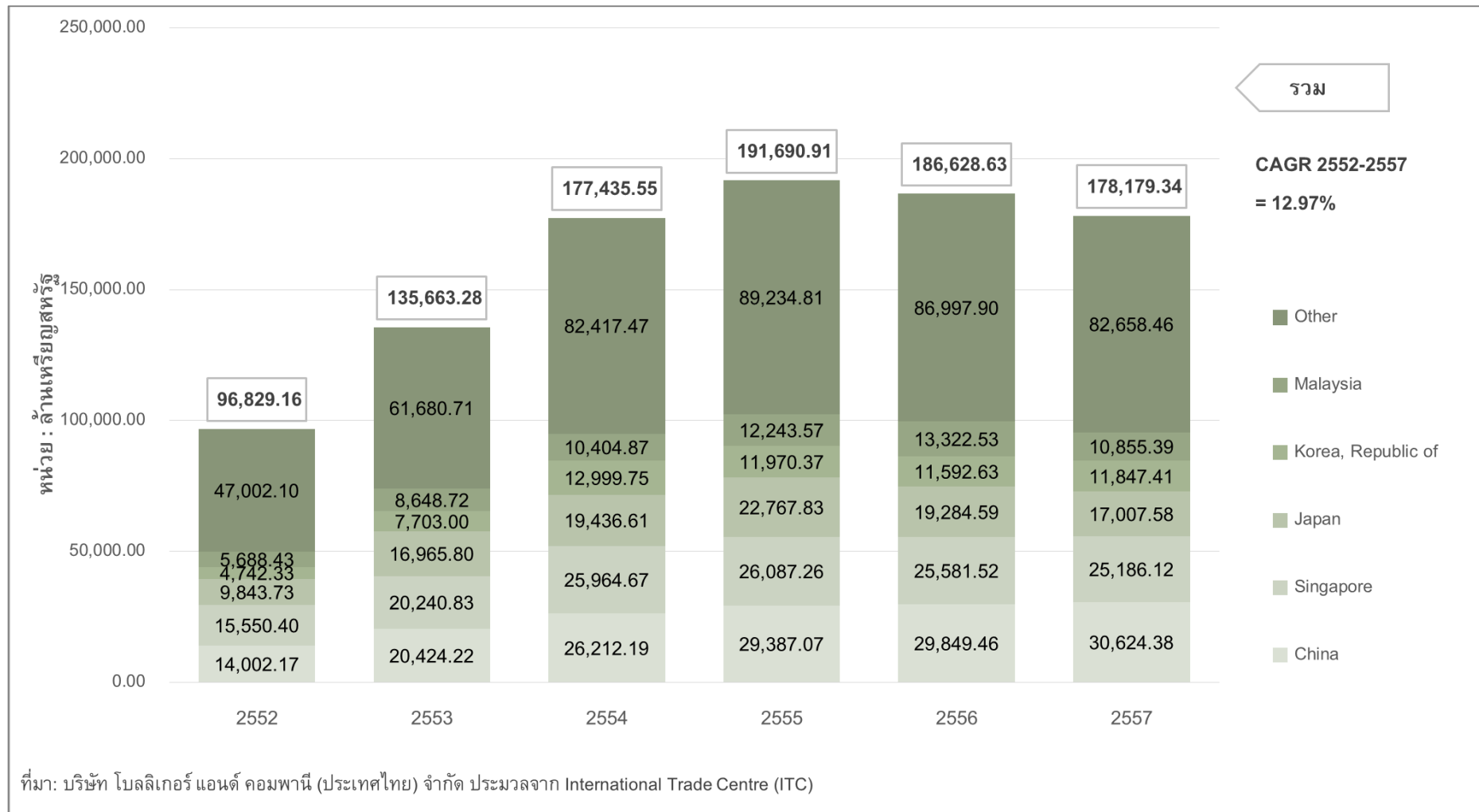
1.3.1.2. การนำเข้า

สำหรับการนำเข้าสินค้าของอินโดนีเซีย พบว่าในช่วงปี พ.ศ. 2552-2557 การนำเข้าของอินโดนีเซียมีทิศทางเพิ่มขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552 แต่กลับลดลงไปในปี พ.ศ. 2556 และ 2557 โดยในปี พ.ศ. 2552 อินโดนีเซียมีการนำเข้าสินค้าเท่ากับ 96,3829.16 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขณะที่การนำเข้าในปี พ.ศ. 2557 อยู่ที่มูลค่า 178,179.34 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยการนำเข้าของอินโดนีเซียมีอัตราการเติบโตแบบ CAGR อยู่ที่ร้อยละ 12.97 ดังแสดงในภาพที่ 1-17

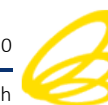
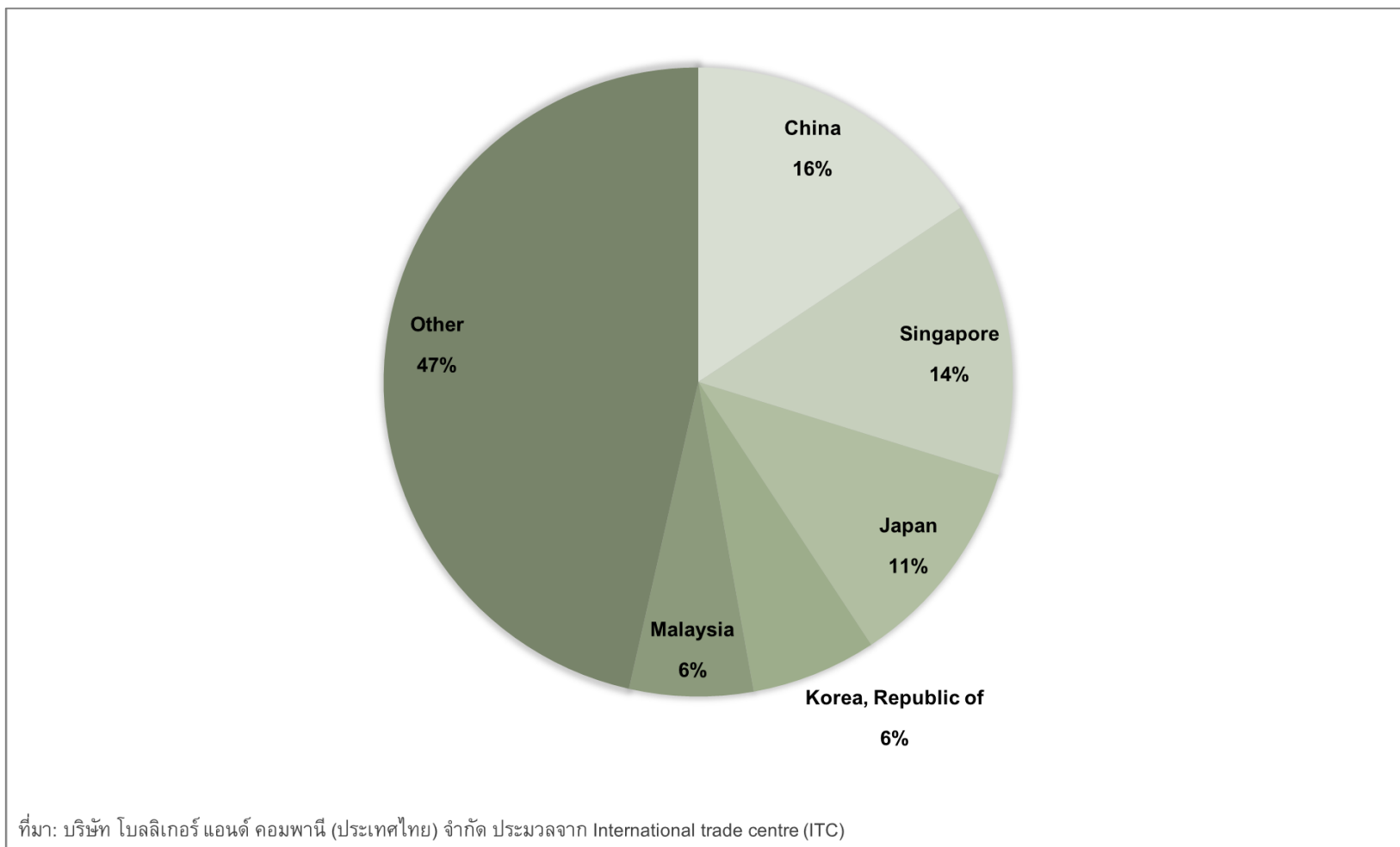
แหล่งนำเข้าสินค้าที่สำคัญของอินโดนีเซีย ได้แก่ จีน ซึ่งอินโดนีเซียมีการนำเข้าคิดเป็นร้อยละ 15 ของมูลค่าการนำเข้าทั้งหมดของประเทศในช่วงปี พ.ศ. 2552-2557 รองลงมา คือ สิงคโปร์ (ร้อยละ 15) ญี่ปุ่น (ร้อยละ 11) มาเลเซีย (ร้อยละ 6) และเกาหลีใต้ (ร้อยละ 6) ตามลำดับ ดังแสดงในภาพที่ 1-18



ภาพที่ 1-17 มูลค่าการนำเข้าสินค้าของอินโดนีเซียทั้งหมด ปี พ.ศ. 2552-2557



ภาพที่ 1-18 สัดส่วนการนำเข้าเฉลี่ยของอินโดนีเซียจากแหล่งนำเข้าสำคัญ ปี พ.ศ. 2552-2557

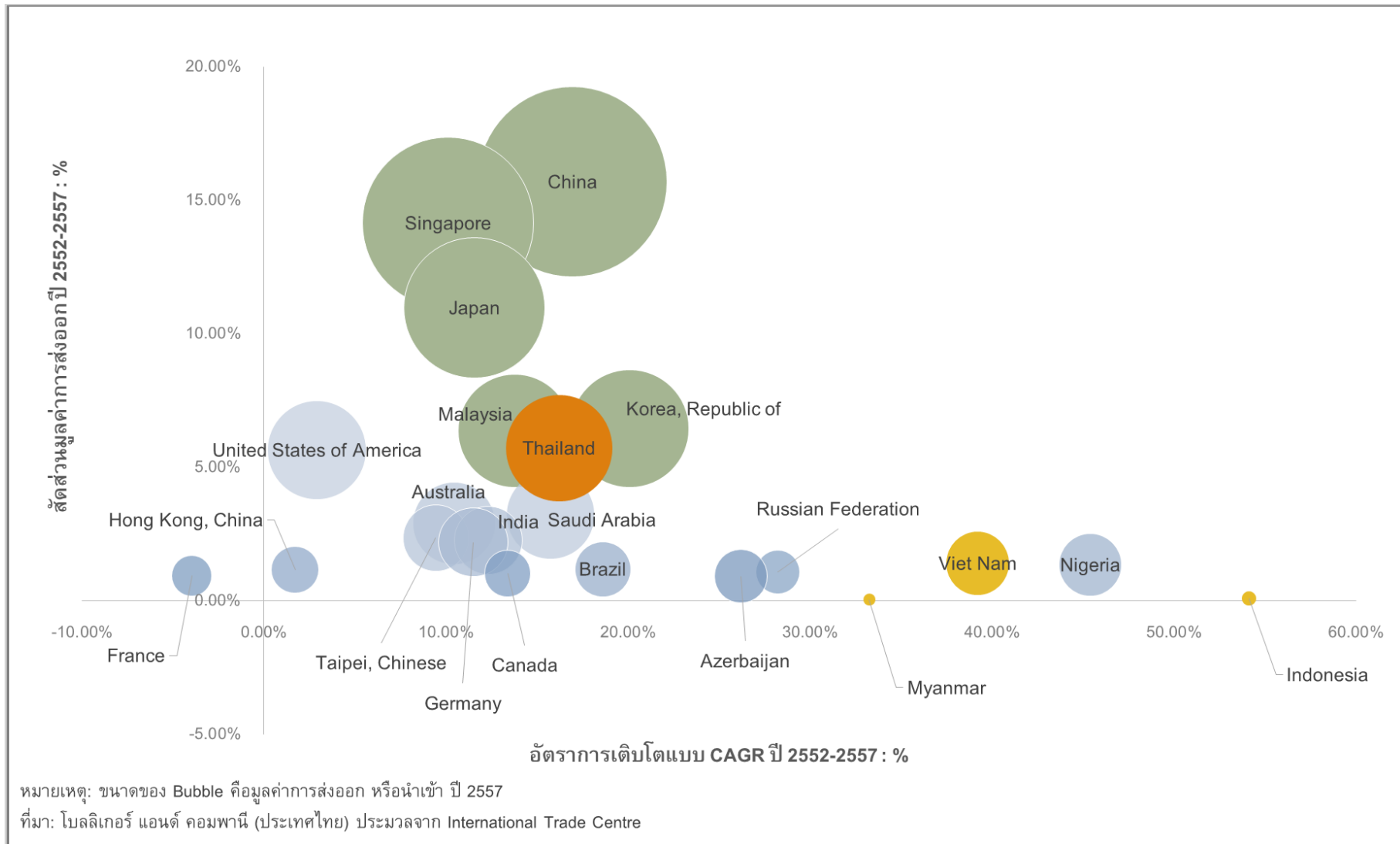


ทั้งนี้ หากพิจารณาการนำเข้าของอินโดนีเซีย อินโดนีเซียมีการนำเข้าจากไทยราว 49,797.22 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในช่วงปี พ.ศ. 2552-2557 โดยคิดเป็นส่วนแบ่งการนำเข้าเท่ากับ ร้อยละ 5.73 หรืออันดับที่ 6 ของประเทศทั้งหมดทั่วโลกที่เป็นแหล่งนำเข้าของอินโดนีเซีย ส่วนในปี พ.ศ. 2557 อินโดนีเซียมีการนำเข้าสินค้าต่างๆ จากไทยคิดเป็นมูลค่า 9,781.05 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ดังแสดงในภาพที่ 1-19

สำหรับสินค้านำเข้าที่สำคัญของอินโดนีเซีย ได้แก่ น้ำมันปิโตรเลียม น้ำมันปิโตรเลียมดิบ เครื่องโทรศัพท์รวมถึงเครื่องโทรศัพท์เคลื่อนที่ ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานยนต์ และเครื่องบินอากาศยานอื่นๆ ดังแสดงในตารางที่ 1-11



ภาพที่ 1-19 แหล่งนำเข้าสินค้าที่สำคัญของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2552-2557



ตารางที่ 1-11 สินค้านำเข้าสำคัญของอินโดนีเซีย

(หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

สินค้านำเข้าสำคัญของอินโดนีเซีย				
No.	HS Code	รายการสินค้า	มูลค่านำเข้าทั้งหมด ของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2552-2557	คิดเป็นสัดส่วน (ร้อยละ)
TOTAL		ทุกรายการสินค้า	966,426.87	100.00
1	HS2710	น้ำมันปิโตรเลียมและน้ำมันที่ได้จากแร่ปิโตรลีนัส นอกจากนี้ ที่เป็นน้ำมันดิบ รวมทั้งสิ่งปรุงแต่งที่ไม่ได้ระบุหรือรวมไว้ ในที่อื่น ซึ่งมีน้ำมันปิโตรเลียม หรือน้ำมันที่ได้จาก แร่ปิโตรลีนัสตั้งแต่ร้อยละ 70 ขึ้นไปโดยน้ำหนัก ซึ่งน้ำมัน เหล่านี้เป็นองค์ประกอบหลักของสิ่งปรุงแต่งนั้น เศษน้ำมัน	112,106.17	11.60
2	HS2709	น้ำมันปิโตรเลียมดิบและน้ำมันดิบที่ได้จากแร่ปิโตรลีนัส	51,436.97	5.32
3	HS8517	เครื่องโทรศัพทรวมทั้งเครื่องโทรศัพทสำหรับเครือข่าย เซลลูลาร์ หรือสำหรับเครือข่ายไร้สายอื่น ๆ เครื่อง อุปกรณ์อื่น ๆ สำหรับการส่งหรือการรับเสียง ภาพ หรือ ข้อมูลอื่น ๆ รวมถึงเครื่องอุปกรณ์สำหรับการสื่อสารใน ระบบเครือข่ายทางสายหรือไร้สาย (เช่น เครือข่ายเฉพาะ กลุ่ม หรือเครือข่ายบริเวณกว้าง) นอกจากนี้เครื่องส่งหรือ เครื่องรับตามประเภทที่ 84.43 85.25 85.27 หรือ 85.28	19,654.20	2.03
4	HS8708	ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานยนต์ตาม ประเภทที่ 87.01 ถึง 87.05	11,472.15	1.19
5	HS8802	อากาศยานอื่น ๆ (เช่น เฮลิคอปเตอร์ เครื่องบิน) ยานอวกาศ (รวมถึงดาวเทียม) ยานปล่อยของใน วงโคจรย่อย และยานปล่อยยานอวกาศ	13,697.16	1.42

ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลจาก International Trade Centre (ITC)

1.3.2. ภาพรวมการค้าบริการ

1.3.2.1. การส่งออก

สำหรับด้านการส่งออกบริการของอินโดนีเซีย พบว่ามีทิศทางสูงขึ้นจากเดิม โดยมูลค่าการส่งออกบริการของอินโดนีเซียเพิ่มขึ้นจาก 13,245.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2552 เป็น 23,530.97 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2557 อย่างไรก็ตาม การเพิ่มขึ้นดังกล่าวไม่ได้เป็นการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง หากแต่มีการลดลงของการส่งออกบริการอยู่บ้างในปี พ.ศ. 2556 แล้วจึงกลับมามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอีกครั้งในปีต่อมา โดยอัตราการเติบโตของการส่งออกบริการของ

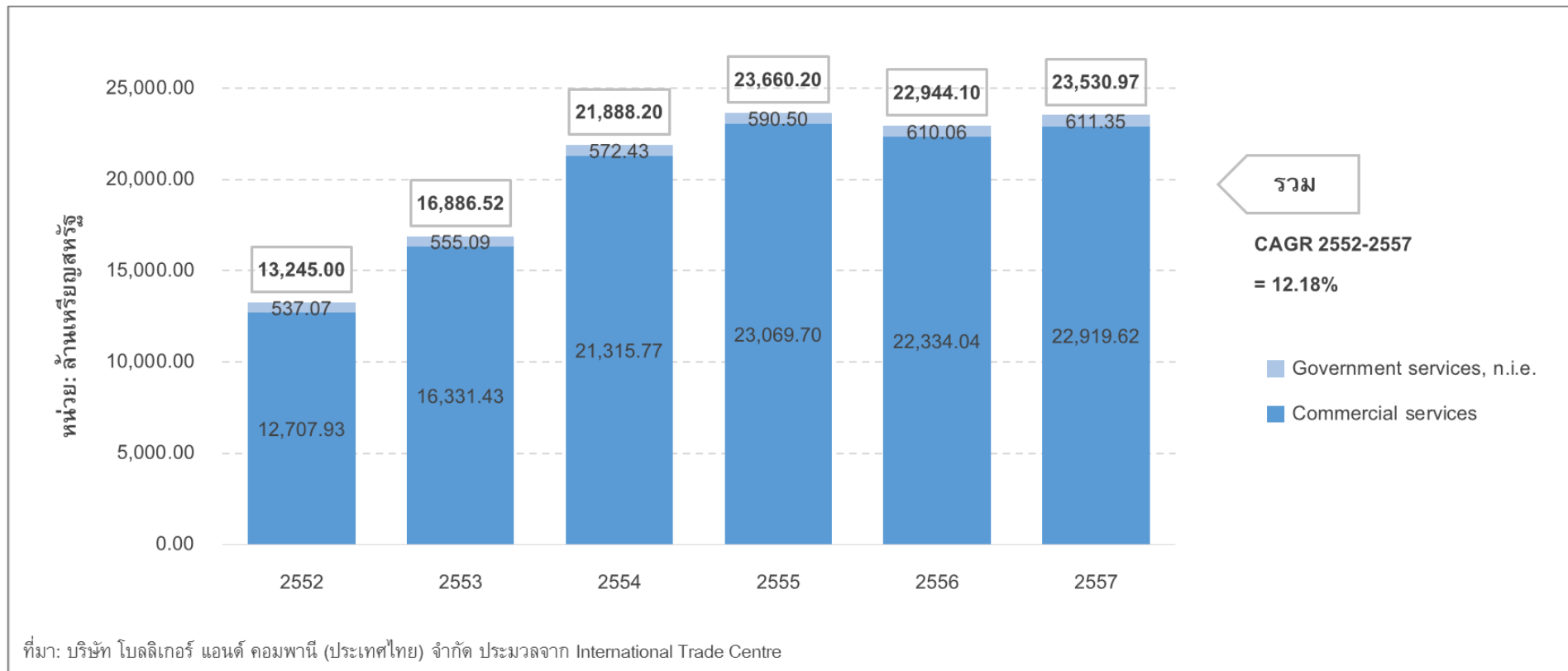


อินโดนีเซีย มีการเติบโตเฉลี่ยสะสม (อัตราการเติบโตแบบ CAGR) อยู่ที่ร้อยละ 12.18 ดังแสดงในภาพที่ 1-20

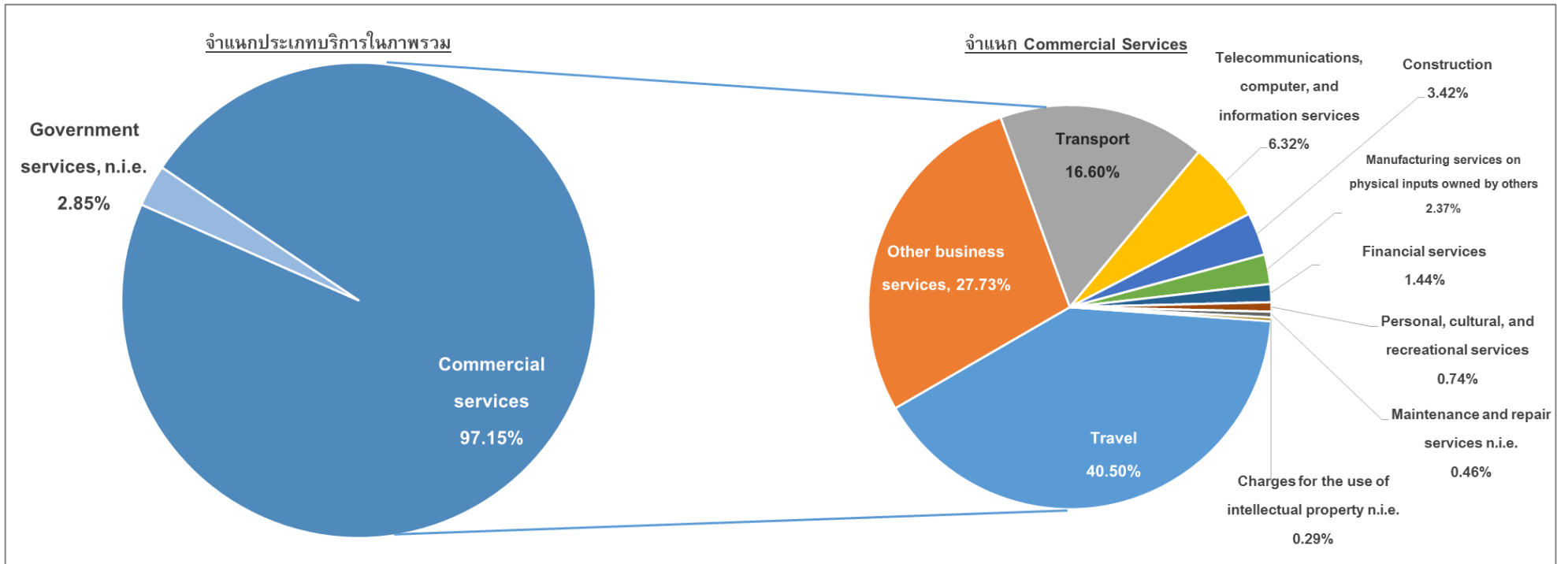
ทั้งนี้ อินโดนีเซียเป็นประเทศที่เน้นการส่งออกบริการเชิงพาณิชย์ (Commercial services) มากกว่าบริการภาครัฐ (Government services) อันเห็นได้จากสัดส่วนมูลค่าการส่งออกบริการเชิงพาณิชย์ที่สูงกว่าการส่งออกบริการภาครัฐอย่างชัดเจน โดยบริการเชิงพาณิชย์ที่ส่งออกส่วนมาก ได้แก่ บริการด้านการท่องเที่ยว (Travel) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 40.5 ของการส่งออกบริการทั้งหมดของประเทศ บริการด้านธุรกิจอื่นๆ (Other business services) (คิดเป็นร้อยละ 27.73) และบริการด้านการขนส่ง (Transportation) (คิดเป็นร้อยละ 16.6) ดังแสดงในภาพที่ 1-21



ภาพที่ 1-20 มูลค่าการส่งออกบริการของอินโดนีเซียทั้งหมด ปี พ.ศ. 2552-2557 จำแนกเป็นประเภทบริการ



ภาพที่ 1-21 สัดส่วนประเภทบริการที่อินโดนีเซียส่งออกเฉลี่ยปี พ.ศ. 2552-2557



ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลจาก International Trade Centre



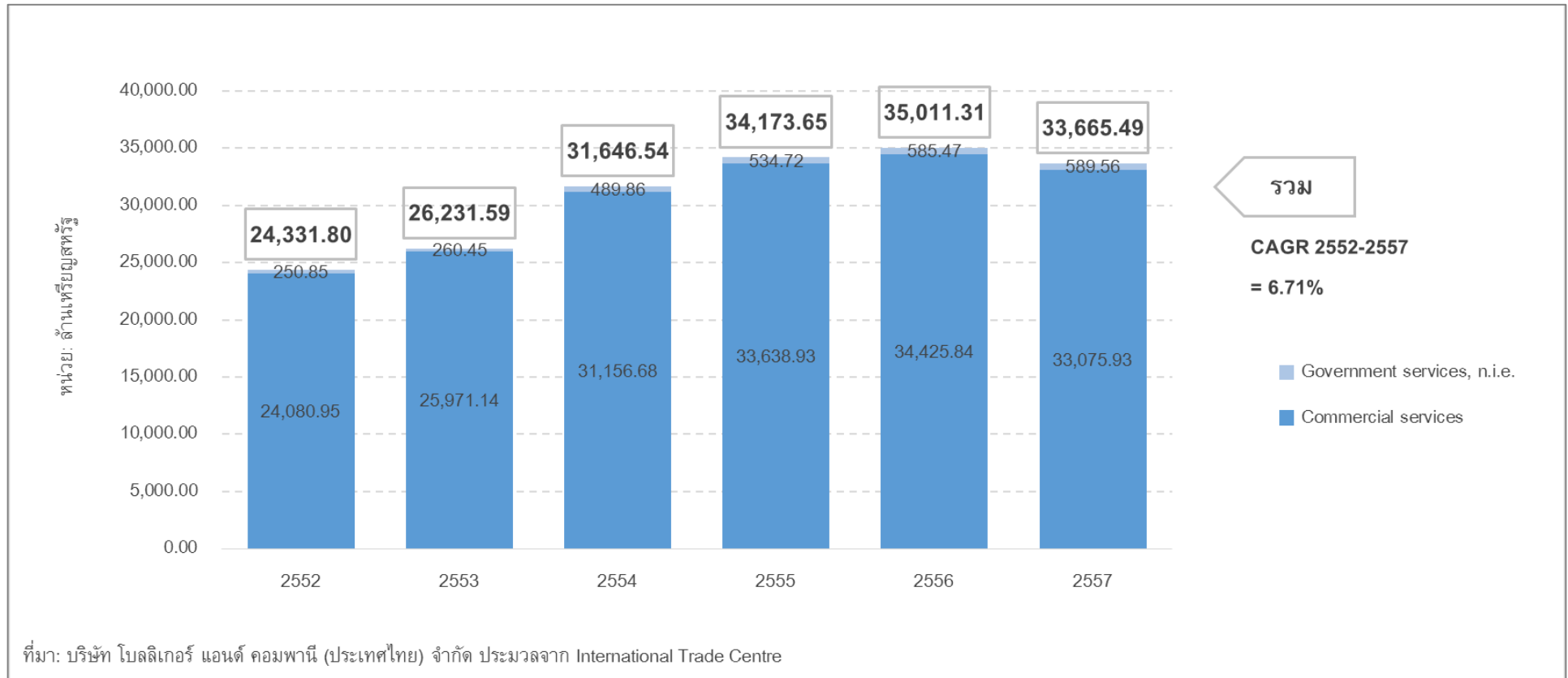
1.3.2.2. การนำเข้า

อินโดนีเซียมีการนำเข้าบริการในทิศทางที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2552-2557 มูลค่าการนำเข้าบริการของอินโดนีเซียเพิ่มขึ้นจาก 24,331.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2552 เป็น 33,665.49 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2557 โดยคิดเป็นอัตราการเติบโตแบบ CAGR เท่ากับร้อยละ 6.71 ดังแสดงในภาพที่ 1-22

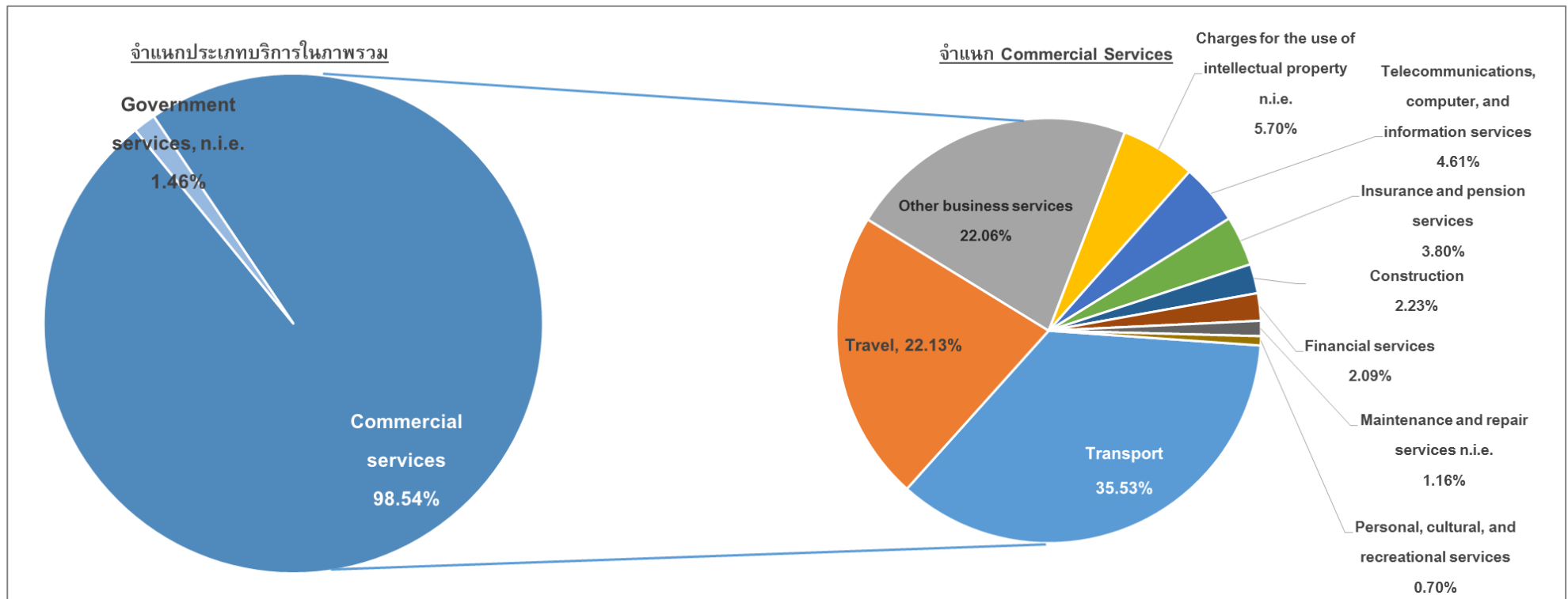
ทั้งนี้ อินโดนีเซียมีการนำเข้าบริการที่มีลักษณะคล้ายกับการส่งออกบริการ คือ จะเน้นการส่งออกบริการเชิงพาณิชย์มากกว่าบริการภาครัฐ โดยในส่วนของ การนำเข้าบริการเชิงพาณิชย์ บริการด้านการขนส่ง (Transportation) บริการด้านธุรกิจอื่นๆ (Other business services) และบริการด้านการท่องเที่ยว (Travel) เป็นภาคบริการที่อินโดนีเซียมีการนำเข้าสูงสุด 3 อันดับแรก ในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2552-2557 กล่าวคือ มีการนำเข้าบริการด้านการขนส่งคิดเป็นร้อยละ 35.53 ของการนำเข้าบริการทั้งหมดของประเทศ รองมาด้วยการนำเข้าบริการด้านธุรกิจอื่นๆ ร้อยละ 22.13 และมีการนำเข้าบริการด้านการท่องเที่ยว ร้อยละ 22.06 ดังแสดงในภาพที่ 1-23



ภาพที่ 1-22 มูลค่าการนำเข้าบริการของประเทศอินโดนีเซียทั้งหมด ปี พ.ศ. 2552-2557 จำแนกเป็นประเภทบริการ



ภาพที่ 1-23 สัดส่วนประเภทบริการที่อินโดนีเซียนำเข้าเฉลี่ยปี พ.ศ. 2552-2557



ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลจาก International Trade Centre



1.3.3. ภาพรวมการลงทุน

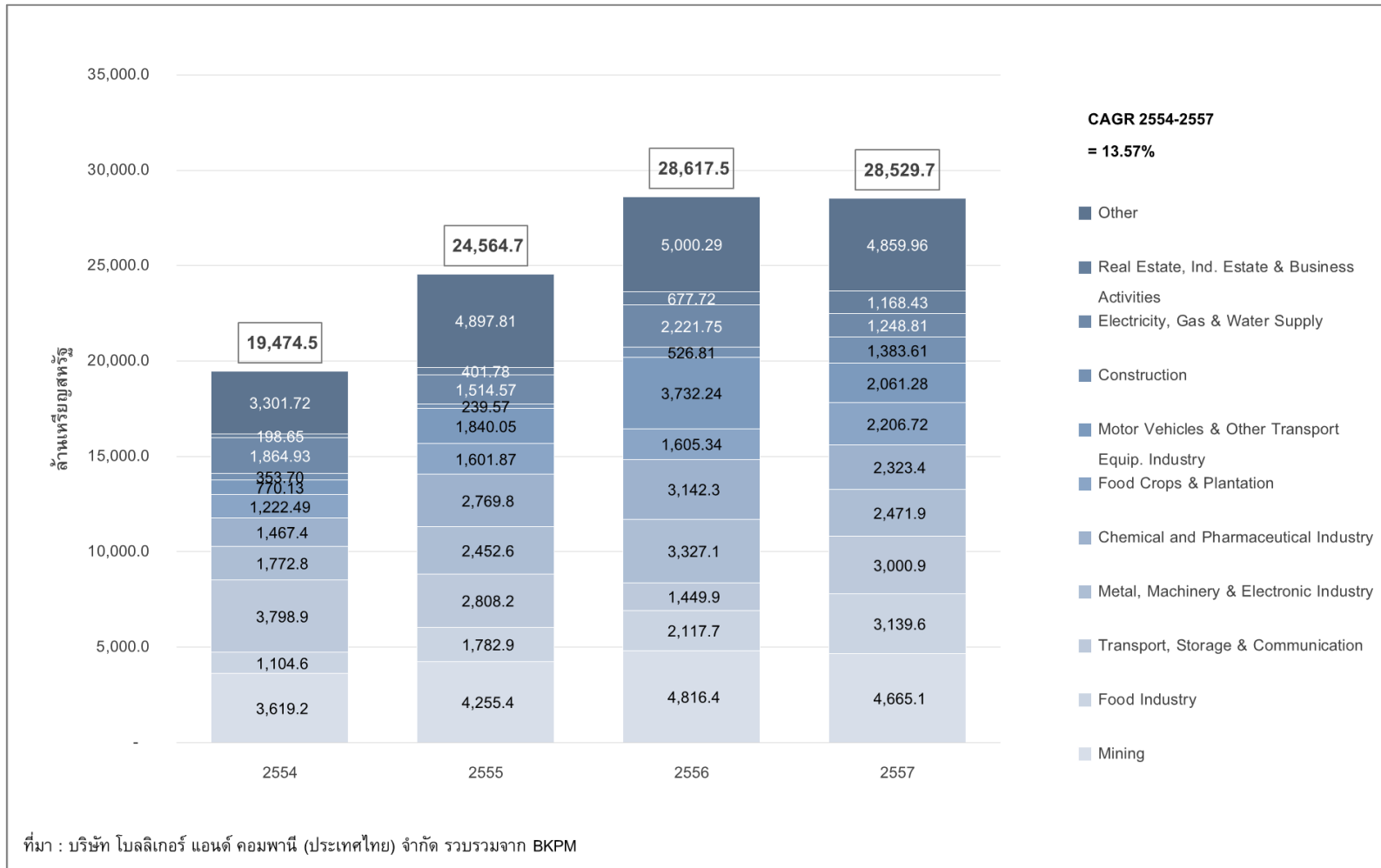
สำหรับการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment: FDI) ของอินโดนีเซีย พบว่า การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในปี พ.ศ. 2557 มีการปรับตัวเพิ่มขึ้นจากในปี พ.ศ. 2554 โดยเพิ่มขึ้นจาก 19,474.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เป็น 28,529.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นดังกล่าวมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสม (อัตราการเติบโตแบบ CAGR) ที่ร้อยละ 13.57 โดยการเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดดเกิดขึ้นในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2554 ถึง 2556 และมีการลดลงของมูลค่าการลงทุนเล็กน้อยในปี พ.ศ. 2557 ดังแสดงในภาพที่ 1-24

สำหรับภาคการลงทุนที่นักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด 10 อันดับแรก ประกอบด้วย การลงทุนในอุตสาหกรรมเหมืองแร่ (Mining) การลงทุนในอุตสาหกรรมอาหาร (Food Industry) การลงทุนในด้านการขนส่ง คลังสินค้า และการโทรคมนาคมและการสื่อสาร (Transport, Storage & Communication) การลงทุนในอุตสาหกรรมเคมีภัณฑ์และยา (Chemical and Pharmaceutical Industry) การลงทุนในภาคการเพาะปลูกพืชอาหาร (Food Crops & Plantation) การลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน (Motor Vehicles & Other Transport Equipment Industry) การลงทุนในอุตสาหกรรมการก่อสร้าง (Construction) การลงทุนในระบบสาธารณูปโภค เช่น ระบบไฟฟ้า ก๊าซ และน้ำประปา (Electricity, Gas & Water Supply) และการลงทุนในกิจกรรมและธุรกิจด้านอสังหาริมทรัพย์ (Real Estate, Industrial Estate & Business Activities)

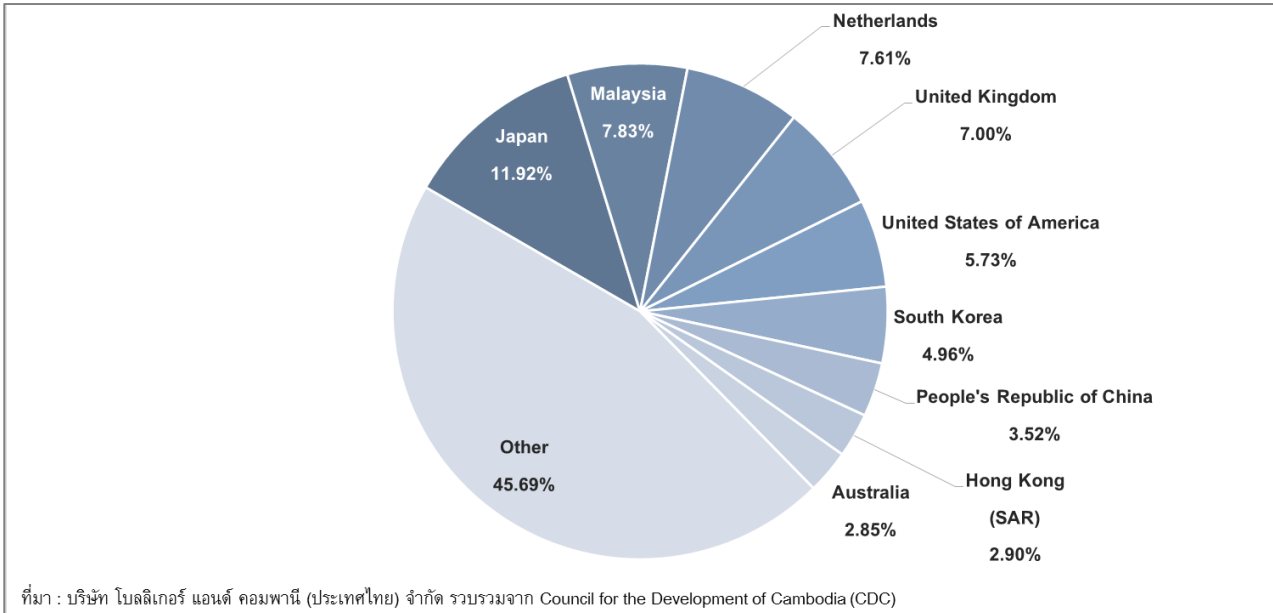
ภาพที่ 1-25 แสดงภาพรวมของประเทศผู้ลงทุนหลักในอินโดนีเซีย โดยในปี พ.ศ. 2557 ชาติที่เข้ามาลงทุนในอินโดนีเซียมากที่สุด ได้แก่ ญี่ปุ่น (คิดเป็นร้อยละ 11.92 ของมูลค่าการลงทุนทั้งหมดในปีดังกล่าว) มาเลเซีย (ร้อยละ 7.83) เนเธอร์แลนด์ (ร้อยละ 7.61) สหราชอาณาจักร (ร้อยละ 7.00) สหรัฐอเมริกา (ร้อยละ 5.73) เกาหลีใต้ (ร้อยละ 4.96) จีน (ร้อยละ 3.52) ฮองกง (ร้อยละ 2.90) และออสเตรเลีย (ร้อยละ 2.85)



ภาพที่ 1-24 การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2552-2557



**ภาพที่ 1-25 สัดส่วนมูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศของอินโดนีเซีย
ปี พ.ศ. 2557 จำแนกตามประเทศผู้ลงทุน**



1.4. นโยบาย กฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องด้านการลงทุนของ สาธารณรัฐอินโดนีเซีย

1.4.1. นโยบายด้านการลงทุน

เช่นเดียวกับประเทศกำลังพัฒนาในกลุ่มอาเซียนประเทศอื่นๆ ปัญหาความขัดแย้งและความไม่สงบทางการเมืองเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศ รวมถึงการลงทุนจากทั้งในและต่างประเทศ แต่นับตั้งแต่ช่วงปี พ.ศ. 2523 ภายใต้การดำเนินงานของรัฐบาลนายซูฮาร์โต อินโดนีเซียเริ่มดำเนินนโยบายเปิดรับการลงทุนจากต่างประเทศมากขึ้น ส่งผลให้มีนักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุนในประเทศเพิ่มขึ้น

ทั้งนี้ วิกฤตเศรษฐกิจในปี พ.ศ. 2540 ส่งผลให้นักลงทุนต่างชาติถอนการลงทุนออกจากอินโดนีเซียเป็นจำนวนมาก โดยหากพิจารณาปริมาณเงินลงทุนจากต่างประเทศ (Net Inflow) จะพบว่ามีกำไรไหลออกจากประเทศอย่างต่อเนื่อง จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2545 ที่เศรษฐกิจอินโดนีเซียเริ่มฟื้นตัวขึ้นอย่างชัดเจน และมีการลงทุนจากต่างประเทศเข้ามาอีกครั้ง ทั้งนี้เพื่อให้แนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมเป็นไปได้อย่างรวดเร็ว ในปี พ.ศ. 2554 รัฐบาลอินโดนีเซียจึงประกาศ



แผนแม่บททางการลงทุนฉบับใหม่ขึ้น คือ แผนแม่บทเพื่อการเร่งพัฒนาเศรษฐกิจอินโดนีเซีย (Masterplan Acceleration and Expansion of Indonesia Economic Development 2011-2025: MP3EI) โดยภายใต้แผนแม่บทดังกล่าว ได้กำหนดอุตสาหกรรมหลักที่รัฐบาลจะให้การผลักดัน ได้แก่

- อุตสาหกรรมเกษตรและปศุสัตว์
- อุตสาหกรรมยาง
- อุตสาหกรรมพลังงานและเชื้อเพลิงปิโตรเลียม (น้ำมันดิบและก๊าซธรรมชาติ)
- อุตสาหกรรมเหมืองแร่
- อุตสาหกรรมประมง
- อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว
- อุตสาหกรรมโทรคมนาคมและการสื่อสาร

รวมไปถึงมีการจัดตั้งเขตระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) ในประเทศ เพื่อสำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรมหลักข้างต้น

ในส่วนของการอำนวยความสะดวกการลงทุน รัฐบาลอินโดนีเซียได้มีความพยายามในการเพิ่มประสิทธิภาพของโครงสร้างเชิงสถาบัน (Institutional Structure) โดยเฉพาะในประเด็นการเร่งพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกการลงทุน โดยมีการพัฒนาศูนย์ให้บริการด้านการลงทุน One-Stop-Service ขึ้น ภายใต้การดำเนินงานของ Indonesia Investment Coordinate Board (BKPM) เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักลงทุนชาวต่างชาติในการดำเนินการจัดตั้งธุรกิจขอใบอนุญาตต่างๆ ตลอดจนขอรับคำปรึกษาในประเด็นการเข้ามาทำธุรกิจในอินโดนีเซียกับ BKPM

นอกจากนี้ เพื่อเป็นการดึงดูดการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (FDI) ภายใต้แผนพัฒนาประเทศ ปี พ.ศ. 2558-2562 รัฐบาลอินโดนีเซียได้มีการกำหนดอุตสาหกรรมหลักที่สนับสนุนการลงทุน (Investment Priority Sectors) ซึ่งอุตสาหกรรมดังกล่าวจะได้รับสิทธิประโยชน์ด้านต่างๆ เช่น การยกเว้นภาษี Corporate Income Tax การยกเว้นภาษีนำเข้าเครื่องจักรที่ใช้เพื่อการผลิต เป็นต้น



ตารางที่ 1-12 อุตสาหกรรมหลักที่สนับสนุนการลงทุน (Investment Priority Sectors)

อุตสาหกรรมหลักที่สนับสนุนการลงทุน (Investment Priority Sectors)		อุตสาหกรรมย่อย (Sub-Sectors)			
การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)		การลงทุนในโรงไฟฟ้า (35 GW Power Generation)	การลงทุนในท่าเรือ (24 Sea ports)		
การลงทุนในภาคการเกษตร (Agriculture)		การลงทุนในการเพาะปลูกพืชอาหาร (Food estate)	การลงทุนในการเพาะปลูกข้าวโพด (Corn Plantation)	การลงทุนในภาคปศุสัตว์ (Cattle)	
การลงทุนในภาคอุตสาหกรรม (Industry)	การลงทุนในอุตสาหกรรมที่พึ่งพาแรงงาน (Labor-intensive Industry)	การลงทุนในอุตสาหกรรมสิ่งทอ (Textile)	การลงทุนในอุตสาหกรรมอาหารแปรรูป และเครื่องดื่ม (Food & Beverages)	การลงทุนในอุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์ (Furniture)	การลงทุนในอุตสาหกรรมของเล่น (Toys)
	การลงทุนในอุตสาหกรรมทดแทนการนำเข้า (Import-substitution Industry)	การลงทุนในอุตสาหกรรมเคมีภัณฑ์และยา (Chemical & Pharmaceutical)	การลงทุนในอุตสาหกรรมเหล็กและเหล็กกล้า (Iron & Steel)		
	การลงทุนในอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก (Export-oriented Industry)	การลงทุนในอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ (Electronics)	การลงทุนในอุตสาหกรรมปาล์ม น้ำมัน และผลิตภัณฑ์แปรรูป (CPO & derivatives products)	การลงทุนในอุตสาหกรรมไม้ เยื่อไม้ และกระดาษ) Wood products, pulp & paper	การลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ (Automotive)
		การลงทุนในอุตสาหกรรมเครื่องจักร (Machinery)	การลงทุนในอุตสาหกรรมยางและผลิตภัณฑ์ (Rubber products)	การลงทุนในอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูป (Fish & derivative products)	การลงทุนในอุตสาหกรรมแปรรูปกุ้ง (Shrimp)
	การลงทุนในอุตสาหกรรมปลายน้ำ (Downstream Industry of Nature Resources)	การลงทุนในอุตสาหกรรมโกโก้ (Cacao)	การลงทุนในอุตสาหกรรมน้ำตาล (Sugar)	การลงทุนในอุตสาหกรรมโรงถลุง/โรงหลอม (Smelter)	
การลงทุนในอุตสาหกรรมทางทะเล (Maritime)		การลงทุนในอุตสาหกรรมการประกอบเรือ (Ship building)	การลงทุนในอุตสาหกรรมประมง (Fishing industry)	การลงทุนในอุตสาหกรรมห้องเย็น (Cold storage)	
การลงทุนในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ/เขตอุตสาหกรรม (Tourism, SEZ & Industrial Park)		การลงทุนในธุรกิจท่องเที่ยวในพื้นที่เป้าหมาย (Strategic tourism areas)	การลงทุนในอุตสาหกรรมนิทรรศการ (MICE)	การลงทุนในอุตสาหกรรมเขตเศรษฐกิจพิเศษ (8+11 SEZs)	การลงทุนในอุตสาหกรรมในเขตอุตสาหกรรม (15 New Industrial Park)

ที่มา : บริษัท โพลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ปรับปรุงจาก BKPM



1.4.2. กฎหมายและกฎระเบียบ

ตามกฎหมายการลงทุนของอินโดนีเซีย ชาวต่างชาติสามารถที่จะเข้ามาลงทุนในอินโดนีเซียได้ โดยสัดส่วนการถือหุ้นสูงสุดจะแตกต่างกันไปตามประเภทอุตสาหกรรม สำหรับอุตสาหกรรมบางประเภท กฎหมายการลงทุนของอินโดนีเซียได้มีการกำหนดข้อห้ามมิให้ชาวอินโดนีเซีย และ/หรือชาวต่างชาติ เข้ามาลงทุน/ประกอบธุรกิจ โดยรายละเอียดสาขาการลงทุนดังกล่าว เป็นดังนี้

1.4.2.1. กฎหมายการลงทุนจากต่างประเทศของสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

➤ ขั้นตอนการขออนุญาตการลงทุนในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

บริษัทต่างประเทศทุกบริษัทที่มีแผนการจะลงทุนในอินโดนีเซียจะต้องยื่นขอใบอนุญาตการลงทุนจาก Investment Coordinating Board (BKPM) โดยบริษัทต่างชาติที่มีสิทธิยื่นขอใบอนุญาตการลงทุนได้จะต้องมีการลงทุนขั้นต่ำเป็นมูลค่า 200,000 เหรียญสหรัฐ และต้องชำระเงินลงทุนแล้วเป็นมูลค่าไม่ต่ำกว่า 100,000 เหรียญสหรัฐ ทั้งนี้ นักลงทุนต่างชาติจะต้องยื่นหลักฐานดังต่อไปนี้ประกอบการจดทะเบียน

- หนังสือเดินทางของชาวต่างชาติที่จะเข้ามาลงทุนในอินโดนีเซีย
- ข้อมูลรายละเอียดโครงการการลงทุน และกำหนดการทำงาน

➤ ประเภทธุรกิจที่ห้ามจัดตั้งในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย (List of Business Fields Closed to Investment)

ตาม Presidential Regulation No. 39/2014⁸ ของอินโดนีเซีย ได้กำหนดรายชื่อของภาคธุรกิจและอุตสาหกรรมที่มีให้มีการจัดตั้ง หรือดำเนินกิจการในอินโดนีเซีย ไม่ว่าจะโดยชาวอินโดนีเซียหรือชาวต่างชาติ โดยธุรกิจดังกล่าวอยู่ในภาคอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การศึกษา และด้านวัฒนธรรมบางประเภท ภาคอุตสาหกรรมที่ใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติบางประเภท ภาคอุตสาหกรรมการโทรคมนาคมและการสื่อสารบางประเภท ภาคอุตสาหกรรมการคมนาคมบางประเภท ภาคอุตสาหกรรมเคมีภัณฑ์บางประเภท และภาคอุตสาหกรรมการเพาะปลูก โดยรายละเอียดมีดังต่อไปนี้

⁸ รวบรวมข้อมูลจาก BKPM



กลุ่มที่ 1: ธุรกิจที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยว การศึกษา และด้านวัฒนธรรม

- ธุรกิจบ่อนการพนัน หรือบ่อนคาสิโน (Gambling/Casino)
- ธุรกิจที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการการท่องเที่ยวในโบราณวัตถุและโบราณสถาน (Historical and Archaeological Remains)
- ธุรกิจพิพิธภัณฑ์ (Museums)
- ธุรกิจที่เกี่ยวกับจารีตประเพณี (Customary Dwellings/Areas)
- ธุรกิจที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการอนุสรณ์สถาน/อนุสาวรีย์ (Monuments)
- ธุรกิจที่เกี่ยวกับวัตถุทางศาสนาของศาสนาอิสลาม (Ziarah)

กลุ่มที่ 2: อุตสาหกรรมที่ใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเล และกิจกรรมทางการประมง (Marine Affairs and Fisheries)

- ธุรกิจที่แสวงหาประโยชน์จากปะการังธรรมชาติที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติ (Utilization of Natural Coral)
- ธุรกิจการประมงปลาบางสายพันธุ์ ตามข้อกำหนดของ CITES (Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora)

กลุ่มที่ 3: อุตสาหกรรมสื่อสารโทรคมนาคมและข้อมูล (Communications and Informatics)

- การบริหารจัดการคลื่นความถี่วิทยุและสถานีดาวเทียมในการออกอากาศ (Management and Operation of Radio Frequency Spectrum and Satellite Orbit Monitoring Stations)
- ธุรกิจสถานีวิทยุหรือโทรทัศน์มวลชน (Radio and Television Public Broadcasters)

กลุ่มที่ 4: อุตสาหกรรมคมนาคม (Transportation)

- ธุรกิจการบริหารจัดการสถานีเดินรถ (Supply and operation of terminals)
- ธุรกิจการก่อสร้างและบำรุงรักษาสั่งติดตั้งบนท้องถนน (Installation and Maintenance of Road Furniture)
- ธุรกิจที่เกี่ยวกับการบริหารและจัดการด่านชั่งน้ำหนัก (Business and Operations of Weight Stations)
- ธุรกิจที่เกี่ยวกับการทดสอบหรือตรวจสอบยานพาหนะ (Business of Type Test of Motor Vehicles)



- ธุรกิจการตรวจสอบสภาพตามระยะของยานยนต์ (Business of Periodic Test of Motor Vehicles)
- ธุรกิจที่เกี่ยวกับการคมนาคมสื่อสารในการเดินเรือ (Telecommunications/Aids to Shipping Navigation)
- ธุรกิจการบริหารจัดการการสัญจรทางน้ำ (Vessel Traffic Information System: VTIS)
- ธุรกิจการบริหารจัดการการสัญจรทางอากาศ (Air Traffic System Providers)

กลุ่มที่ 5: อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับเคมีภัณฑ์บางประเภท (Chemical Industry)

- ธุรกิจที่ดำเนินกิจการในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับสารเคมีที่เป็นอันตรายกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งรวมถึง Penta Chlorophenol, Dichloro Diphenyl Trichloroethane (DDT), Dieldrin, Chlordane, Carbon Tetra Chloride, Chloro Flouro Carbon (CFC), Methyl Bromide, Methyl Chloroform และ Halon
- ธุรกิจที่ดำเนินกิจการในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับสารเคมีที่เป็นส่วนประกอบในการสร้างอาวุธ ซึ่งรวมถึง Sarin, Soman, Tabun, Mustard, Levisite, Ricine และ Saxitoxin
- ธุรกิจที่ดำเนินกิจการในอุตสาหกรรมเกี่ยวกับเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์ (Industries of Beverages Containing Alcohol)
- ธุรกิจที่ดำเนินกิจการในอุตสาหกรรมเกี่ยวกับการผลิตคลอโรอัลคาไล (Chloro-Alkali) ที่มีส่วนผสมของสารปรอท (Manufacturing Industries of Chloro-Alkali with Substance Containing Mercury)
- ธุรกิจที่ดำเนินกิจการในอุตสาหกรรมเกี่ยวกับสารไซคลาเมตและสารซัคคาไรน (Industries of Cyclamates and Saccharine)
- อุตสาหกรรมเกี่ยวกับโลหะที่ไม่ใช่เหล็ก (Industries of Non-Ferrous Metals)

กลุ่มที่ 6: อุตสาหกรรมการเพาะปลูก (Agriculture)

- การเพาะปลูกพืชและการเก็บเกี่ยวพืชกัญชา (Cannabis sativa)



➤ **ประเภทธุรกิจที่ชาวต่างชาติสามารถลงทุนได้ แต่มีเงื่อนไข (List of Business Fields Open, With Conditions, to Investment)**

ตาม Presidential Regulation No. 39/2014⁹ ของอินโดนีเซีย ได้มีการกำหนดภาคธุรกิจที่นักลงทุนต่างชาติสามารถเข้ามาลงทุนได้ แต่มีเงื่อนไขในการลงทุน เช่น เงื่อนไขสัดส่วนการถือหุ้นโดยชาวต่างชาติ เงื่อนไขการได้รับการรับรองจากหน่วยงานภายในอินโดนีเซีย เป็นต้น

ในการนี้ คณะผู้วิจัยได้หยิบยกตัวอย่างภาคธุรกิจและเงื่อนไขในการลงทุนมานำเสนอตั้งในตารางที่ 1-13 และสำหรับภาคธุรกิจและเงื่อนไขการลงทุนทั้งหมดสามารถเข้าไปดูข้อมูลได้จากเว็บไซต์ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับภาคธุรกิจที่เข้าไปลงทุน หรือจาก Investment Coordinating Board (BKPM)

ตารางที่ 1-13 ตัวอย่างภาคธุรกิจที่ชาวต่างชาติสามารถลงทุนได้ หากแต่มีเงื่อนไข

ตัวอย่างภาคธุรกิจที่มีเงื่อนไขการลงทุน	เงื่อนไขการลงทุน
อุตสาหกรรมโกดัง	สัดส่วนการถือหุ้นต่างชาติสูงสุดร้อยละ 33
อุตสาหกรรมห้องเย็น	<ul style="list-style-type: none"> สัดส่วนการถือหุ้นต่างชาติสูงสุดร้อยละ 33 ถ้าโรงงานตั้งอยู่ในเขตพื้นที่เกาะชวา เกาะสุมาตรา และบาหลี แต่ในพื้นที่อื่นๆ จำกัดสัดส่วนการถือหุ้นต่างชาติสูงสุดร้อยละ 67
อุตสาหกรรมการบำบัดหรือทำลายของเสีย	สัดส่วนการถือหุ้นต่างชาติสูงสุดร้อยละ 95
ธุรกิจการทำวิจัยทางการตลาด	สัดส่วนการถือหุ้นต่างชาติสูงสุดร้อยละ 51
ธุรกิจการก่อสร้างแท่นขุดเจาะน้ำมัน	สัดส่วนการถือหุ้นต่างชาติสูงสุดร้อยละ 75
ธุรกิจถึงเก็บน้ำมัน	สัดส่วนการถือหุ้นต่างชาติสูงสุดร้อยละ 49
ธุรกิจการก่อสร้างท่อส่งน้ำมันนอกชายฝั่ง	สัดส่วนการถือหุ้นต่างชาติสูงสุดร้อยละ 49
ธุรกิจการสำรวจแหล่งขุดเจาะน้ำมัน	สัดส่วนการถือหุ้นต่างชาติสูงสุดร้อยละ 49
ธุรกิจการสำรวจแหล่งความร้อนใต้พิภพ	สัดส่วนการถือหุ้นต่างชาติสูงสุดร้อยละ 95
ธุรกิจการให้บริการสัญญาณโทรศัพท์เคลื่อนที่	สัดส่วนการถือหุ้นต่างชาติสูงสุดร้อยละ 49
ธุรกิจการสร้างท่ารถขนส่ง และท่าเรือขนส่ง	สัดส่วนการถือหุ้นต่างชาติสูงสุดร้อยละ 49

ที่มา : บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมจาก Presidential Regulation No. 39/2014, Republic of Indonesia

⁹ รวบรวมข้อมูลจาก BKPM



1.4.2.2. กฎหมายแรงงาน

➤ ข้อกำหนดเรื่องเวลาการทำงานและวันลาในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

อินโดนีเซียมีนโยบายการคุ้มครองแรงงานที่ค่อนข้างเข้มงวด โดยเฉพาะด้านสวัสดิการ ระบบการประกันสังคม การฝึกทักษะแรงงาน และการกำหนดอัตราค่าจ้างขั้นต่ำของแรงงานของชาวอินโดนีเซีย ซึ่งจะแตกต่างกันออกไปในแต่ละพื้นที่ ทั้งนี้ กฎหมายแรงงานอินโดนีเซีย (MANPOWER ACT NO. 13 OF 2003) จำแนกประเภทแรงงานออกเป็นสามประเภท ดังต่อไปนี้

- พนักงานประจำ (Permanent Workers) – เป็นระบบการว่าจ้างพนักงานที่จะมีสิทธิได้รับเงินเดือน เงินโบนัส และสวัสดิการอื่นๆ
- พนักงานแบบสัญญา (Contract Workers) – เป็นการจ้างงานแบบระยะสั้น มีระยะเวลาสัญญานานสูงสุด 2 ปี (ต่ออายุเพิ่มได้อีก 1 ปี) มีสิทธิได้รับเงินเดือนเป็นรายเดือน แต่จะไม่ได้รับสวัสดิการใดๆ และนายจ้างสามารถให้พนักงานเลิกปฏิบัติงานได้โดยไม่ต้องจ่ายค่าชดเชยใดๆ ทั้งนี้ หากนายจ้างประสงค์ที่จะว่าจ้างแรงงานต่อภายหลังสิ้นสุดสัญญา 3 ปี จะต้องบรรจุเป็นพนักงานประจำ
- พนักงานแบบรับช่วงต่อ (Outsourcing Workers) – เป็นระบบการจัดการพนักงานที่บริษัทที่ต้องการแรงงานว่าจ้างให้บริษัทอื่นจัดหาพนักงานมาให้ โดยการว่าจ้างงานในรูปแบบนี้จะต้องได้รับอนุญาตจาก Ministry of Labor

กฎหมายแรงงานอินโดนีเซียมีข้อกำหนดเรื่องชั่วโมงการทำงาน โดยระบุไว้ว่าแรงงานจะสามารถปฏิบัติงานได้ไม่เกิน 40 ชั่วโมงต่อสัปดาห์ (อาจทำงาน 5 หรือ 6 วันต่อสัปดาห์ ขึ้นอยู่กับลักษณะของงาน) โดยถ้านายจ้างจะว่าจ้างแรงงานให้ทำงานล่วงเวลา จะต้องจ่ายเงินค่าตอบแทนในอัตราพิเศษ (Overtime Wage) ตามที่ปรากฏในตารางที่ 1-14



ตารางที่ 1-14 อัตราค่าจ้างการทำงานล่วงเวลาในอินโดนีเซีย

ลักษณะของงาน	วันที่ทำงาน	ชั่วโมงการทำงานที่ทำงาน ล่วงเวลา	อัตราตัวคูณพื้นฐาน
ทำงาน 5 วันต่อสัปดาห์	ทำงานในวันพัก (Weekly Rest Days) หรือวันหยุด (Nation Holidays)	1-8 ชั่วโมงแรก	2 เท่า
		ชั่วโมงที่ 9	3 เท่า
		ชั่วโมงที่ 10	4 เท่า
ทำงาน 6 วันต่อสัปดาห์	ทำงานในวันพัก (Weekly Rest Days) หรือวันหยุด (Nation Holidays) ซึ่งมีได้ตรงกับ วันทำงานทั่วไป	1-5 ชั่วโมงแรก	2 เท่า
		ชั่วโมงที่ 6	3 เท่า
		ชั่วโมงที่ 7 และ 8	4 เท่า
	ทำงานในวันพัก (Weekly Rest Days) หรือวันหยุด (Nation Holidays) ซึ่งตรงกับวัน ทำงานทั่วไป	1-7 ชั่วโมงแรก	2 เท่า
		ชั่วโมงที่ 8	3 เท่า
		ชั่วโมงที่ 9 และ 10	4 เท่า

หมายเหตุ: หน่วยเป็นสัดส่วนของอัตราค่าแรงปกติ

ที่มา: บริษัท โบลีเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลจาก Australian AID, IFC & ILO. (n.d.). **INDONESIAN LABOUR LAW GUIDE.**

สำหรับการลา นายจ้างต้องมอบสิทธิในการขอลางานเป็นเวลาอย่างน้อย 12 วันต่อปี และในส่วนของกรลาป่วย กฎหมายแรงงานได้ระบุไว้ว่านายจ้างยังจะต้องจ่ายค่าตอบแทนหากทำงานต่อไปในอัตราปกติ เว้นแต่ในกรณีที่ลูกจ้างไม่สามารถมาปฏิบัติงานได้เป็นเวลานานจึงจะมีสิทธิในการลดค่าตอบแทนในสัดส่วนดังตารางที่ 1-15

ตารางที่ 1-15 การลดค่าตอบแทนกรณีที่ลูกจ้างไม่สามารถมาปฏิบัติงานได้เป็นเวลานาน

ระยะเวลาของการขาดงาน	สิทธิในการลดค่าตอบแทน
การขาดงาน 4 เดือนแรก	นายจ้างยังคงต้องจ่ายเงินค่าจ้างในอัตราเต็มจำนวน
ขาดงานต่อเนื่องเป็นระยะเวลาเกินกว่า 4 เดือน แต่ไม่เกิน 8 เดือน	นายจ้างจะต้องจ่ายเงินค่าจ้างในอัตราร้อยละ 75 ของอัตราค่าแรงปกติ
ขาดงานต่อเนื่องเป็นระยะเวลาเกินกว่า 8 เดือน แต่ไม่เกิน 12 เดือน	นายจ้างจะต้องจ่ายเงินค่าจ้างในอัตราร้อยละ 50 ของอัตราค่าแรงปกติ
ขาดงานต่อเนื่องเป็นระยะเวลาเกินกว่า 12 เดือน	นายจ้างจะต้องจ่ายเงินค่าจ้างในอัตราร้อยละ 25 ของอัตราค่าแรงปกติ

ที่มา: บริษัท โบลีเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลจาก MANPOWER ACT NO. 13 OF 2003



สำหรับการเลิกจ้าง กฎหมายแรงงานอินโดนีเซียกำหนดให้นายจ้างต้องจ่ายเงินชดเชยให้แรงงานตามระยะเวลาการทำงานที่ผ่านมา โดยต้องให้ค่าชดเชยขั้นต่ำ (Severance Pay) เป็นมูลค่าจ้างอย่างน้อย 1 เดือนของค่าจ้างของลูกจ้างที่ถูกทำการเลิกจ้าง นอกจากนี้ หากลูกจ้างทำงานตั้งแต่ 3 ปีขึ้นไป จะต้องมีการจ่ายเงินชดเชยพิเศษ (Service Reward Pay) เพิ่มเติม โดยรายละเอียดเป็นดังตารางที่ 1-16

ตารางที่ 1-16 การจ่ายเงินชดเชยในกรณีเลิกจ้างตามกฎหมายแรงงานอินโดนีเซีย

ระยะเวลาทำงาน	เงินชดเชย (Severance Pay) ที่ต้องจ่าย	ระยะเวลาทำงาน	เงินชดเชยพิเศษ (Service Reward Pay) ที่ต้องจ่าย
น้อยกว่า 1 ปี	1 เดือน	น้อยกว่า 3 ปี	-
1 ปี หรือมากกว่า แต่น้อยกว่า 2 ปี	2 เดือน	3 ปี หรือมากกว่า แต่น้อยกว่า 6 ปี	2 เดือน
2 ปี หรือมากกว่า แต่น้อยกว่า 3 ปี	3 เดือน	6 ปี หรือมากกว่า แต่น้อยกว่า 9 ปี	3 เดือน
3 ปี หรือมากกว่า แต่น้อยกว่า 4 ปี	4 เดือน	9 ปี หรือมากกว่า แต่น้อยกว่า 12 ปี	4 เดือน
4 ปี หรือมากกว่า แต่น้อยกว่า 5 ปี	5 เดือน	12 ปี หรือมากกว่า แต่น้อยกว่า 15 ปี	5 เดือน
5 ปี หรือมากกว่า แต่น้อยกว่า 6 ปี	6 เดือน	15 ปี หรือมากกว่า แต่น้อยกว่า 18 ปี	6 เดือน
6 ปี หรือมากกว่า แต่น้อยกว่า 7 ปี	7 เดือน	18 ปี หรือมากกว่า แต่น้อยกว่า 21 ปี	7 เดือน
7 ปี หรือมากกว่า แต่น้อยกว่า 8 ปี	8 เดือน	21 ปี หรือมากกว่า แต่น้อยกว่า 24 ปี	8 เดือน
ตั้งแต่ 8 ปีขึ้นไป	9 เดือน	ตั้งแต่ 24 ปีขึ้นไป	9 เดือน

หมายเหตุ: อัตราเงินชดเชยคิดเป็นสัดส่วนของอัตราค่าจ้างรายเดือน

ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลจาก Australian AID, IFC & ILO. (n.d.). *INDONESIAN LABOUR LAW GUIDE*.

กฎหมายแรงงานอินโดนีเซียยังมีข้อกำหนดเกี่ยวกับการฝึกทักษะการทำงาน โดยบริษัทที่มีพนักงานตั้งแต่ 100 คนขึ้นไปจะต้องจัดฝึกอบรมทักษะการทำงานให้แก่พนักงานอย่างน้อยร้อยละ 5 ของจำนวนพนักงานทั้งหมดในแต่ละปี โดยค่าใช้จ่ายการฝึกอบรมจะเป็นความรับผิดชอบของบริษัททั้งหมด

➤ ข้อกำหนดเรื่องประกันสังคมในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

ตามกฎหมายประกันสังคมของอินโดนีเซีย บริษัทที่ว่าจ้างแรงงานมากกว่า 10 คนขึ้นไป และมีอัตราค่าจ้างพนักงานต่อคนเป็นมูลค่ามากกว่า 1 ล้านรูเปียห์อินโดนีเซียต่อเดือน จะต้องสมัครเข้าร่วมโครงการประกันสังคม (JAMSOSTEK)



ทั้งนี้ ภายใต้โครงการประกันสังคม จะต้องมีการจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนประกันสังคม ทั้งโดยนายจ้างและลูกจ้าง ดังนี้

**ตารางที่ 1-17 การจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนประกันสังคม
ตามกฎหมายประกันสังคมของอินโดนีเซีย**

ส่วนของเงินสมทบที่ต้องจ่ายเข้ากองทุนประกันสังคม	ส่วนที่นายจ้างต้องจ่ายสมทบเข้ากองทุน	ส่วนที่ลูกจ้างต้องจ่ายสมทบเข้ากองทุน
ส่วนที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ (Work Accidents)	ร้อยละ 0.24-1.74 (ขึ้นกับภาคธุรกิจและกิจกรรมที่ดำเนินการ)	-
ส่วนที่เป็นเงินสำรองเลี้ยงชีพ (Old Age Fund)	ร้อยละ 3.7	ร้อยละ 2.0
ส่วนที่เป็นเงินสำหรับการจัดงานศพ (Death)	ร้อยละ 0.3	-
ส่วนที่เป็นเงินสำหรับการประกันสุขภาพ (Healthcare)	ร้อยละ 6 (สำหรับลูกจ้างที่มีครอบครัวแล้ว) หรือ ร้อยละ 3 (สำหรับลูกจ้างที่ยังไม่มีครอบครัว)	-

หมายเหตุ: อัตราเงินสมทบคิดเป็นสัดส่วนของอัตราค่าจ้างรายเดือน

ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลจาก Australian AID, IFC & ILO. (n.d.). **INDONESIAN LABOUR LAW GUIDE.**

➤ **ใบอนุญาตทำงานสำหรับชาวต่างชาติ (Work Permit)**

ทั้งนี้ บริษัทต่างชาติในอินโดนีเซียที่มีแผนการจะว่าจ้างแรงงานต่างชาติจะต้องจัดทำแผนการใช้แรงงานต่างชาติ (Manpower Utilization Plan for a Foreign Worker) โดยจะต้องระบุเหตุผลในการใช้แรงงานต่างชาติ ข้อมูลเรื่องตำแหน่งการทำงาน อัตราค่าตอบแทน จำนวนชาวต่างชาติที่จะว่าจ้าง สถานที่ทำงาน ระยะเวลาจ้าง และจำนวนแรงงานในพื้นที่ที่จะร่วมปฏิบัติงานด้วย โดยหากบริษัทต่างชาติมีแผนการที่จะว่าจ้างแรงงานต่างชาติที่มากกว่า 50 คนขึ้นไป แผนการใช้แรงงานต่างชาติจะต้องได้รับการอนุมัติจากรัฐมนตรีกระทรวงแรงงาน และจะต้องขอรับการอนุมัติใหม่เป็นประจำทุกปี

สำหรับขั้นตอนการขอใบอนุญาตการทำงาน บริษัทอินโดนีเซียที่จะว่าจ้างชาวต่างชาติจะต้องยื่นหนังสือสัญญาการจ้างงาน (Employment Contract Agreement Letter) ให้กับ Investment Coordinating Board (BKPM) เพื่อเป็นหลักฐานในการพิจารณาขออนุญาตการว่าจ้างแรงงาน



ชาวต่างชาติ และหากได้รับอนุญาต ชาวต่างชาติผู้นั้นจึงจะได้รับวีซ่าเพื่อการพำนักชั่วคราว (VITAS Visa) เพื่อให้สามารถเดินทางเข้ามาในอินโดนีเซียเพื่อขอใบอนุญาตการทำงานได้

เมื่อชาวต่างชาติที่ได้รับการว่าจ้างเดินทางมาถึงอินโดนีเซีย จะต้องยื่นคำขอรับใบอนุญาตทำงานกับกรมตรวจคนเข้าเมือง (Department of Immigration) ภายใน 7 วัน โดยทั้งชาวต่างชาติและบริษัทผู้ว่าจ้างจะต้องมอบหลักฐานดังต่อไปนี้ประกอบการพิจารณา

ส่วนที่ 1: หลักฐานประกอบการพิจารณาที่ชาวต่างชาติต้องเป็นผู้จัดหา

- หนังสือเดินทางฉบับจริงที่มีอายุเหลือไม่ต่ำกว่า 18 เดือน
- ประวัติของชาวต่างชาติผู้ขอใบอนุญาตทำงาน (Curriculum Vitae) ที่ได้รับการลงนามรับรองแล้ว
- หนังสือรับรองประสบการณ์การทำงานของชาวต่างชาติ
- สำเนาใบปริญญาฉบับล่าสุด

ส่วนที่ 2: หลักฐานประกอบการพิจารณาที่บริษัทผู้ว่าจ้างชาวต่างชาติต้องเป็นผู้จัดหา

- คำร้องขอรับใบอนุญาตทำงาน (แบบฟอร์ม PPI2)
- สำเนาแผนการใช้แรงงานต่างชาติ (Manpower Utilization Plan for a Foreign Worker)
- หนังสือรับรองชาวต่างชาติ (แบบฟอร์ม TA-01)
- สำเนาสัญญาว่าจ้างทำงาน (Work Contract)

➤ **อัตราค่าแรงขั้นต่ำ**

รัฐบาลกลางอินโดนีเซียไม่มีนโยบายการกำหนดอัตราค่าแรงขั้นต่ำอัตราเดียวที่บังคับใช้ทั่วประเทศ แต่จะมอบอำนาจให้รัฐบาลท้องถิ่นทั้งในระดับจังหวัด (Province Level) และระดับเขต (District Level) กำหนดอัตราค่าแรงขั้นต่ำด้วยตนเอง นอกจากนี้ ในเมืองขนาดใหญ่ เช่น กรุงเทพมหานคร สุราบายา หรือเมดาน จะมีการกำหนดอัตราค่าแรงขั้นต่ำโดยจำแนกตามประเภทงาน

สำหรับอัตราค่าแรงขั้นต่ำที่ปรากฏในตารางที่ 1-18 เป็นอัตราค่าแรงขั้นต่ำในระดับจังหวัด



ตารางที่ 1-18 อัตราค่าแรงขั้นต่ำในแต่ละจังหวัดของอินโดนีเซีย

จังหวัด	อัตราค่าแรงขั้นต่ำต่อเดือน
Nanggroe Aceh Darussalam	1,900,000
Sumatera Utara	1,625,000
Sumatera Barat	1,615,000
Sumatera Selatan	1,974,346
Riau	1,878,000
Kepulauan Riau	1,954,000
Jambi	1,710,000
Kepulauan Bangka Belitung	2,100,000
Bengkulu	1,500,000
Jakarta	2,700,000
Banten	1,600,000
Nusa Tenggara Barat	1,330,000
Nusa Tenggara Timur	1,250,000
Kalimantan Barat	1,560,000
Kalimantan Selatan	1,870,000
Kalimantan Tengah	1,896,367
Kalimantan Timur	2,026,126
Maluku	1,650,000
Maluku Utara	1,577,000
Gorontalo	1,600,000
Sulawesi Tenggara	1,652,000
Sulawesi Tengah	1,500,000
Sulawesi Utara	2,150,000
Papua	2,193,000
Papua Barat	2,015,000
Lampung	1,581,000
Jawa Barat	1,131,862
Jawa Tengah	1,100,000
Jawa Timur	1,150,000
Yogyakarta	1,108,249
Bali	1,621,172

หมายเหตุ: หน่วยเป็นรูเปียอินโดนีเซีย

ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลจาก Wageindicator Foundation



1.4.2.3. กฎหมายที่ดินและอสังหาริมทรัพย์

ตามกฎหมายที่ดินของอินโดนีเซียได้ระบุไว้ ชาวต่างชาติมีสิทธิในการถือครองที่ดินในอินโดนีเซีย แต่มีได้กำหนดว่าจะมีสิทธิเด็ดขาดในการทำธุรกรรมใดๆ ก็ตามเกี่ยวกับที่ดิน (Freehold Land Rights) โดยสิทธิในการทำธุรกรรมเกี่ยวกับที่ดินเหล่านั้นจะแตกต่างกันไปตามรูปแบบการใช้ประโยชน์ ดังต่อไปนี้

- สิทธิในการถือครองที่ดิน (Hak Milik) ซึ่งเป็นสิทธิที่สามารถสืบทอดได้ โดยสิทธิในการถือครองที่ดินลักษณะนี้สงวนไว้ให้เฉพาะชาวอินโดนีเซียเท่านั้น
- สิทธิในการใช้ประโยชน์เพื่อกิจกรรมทางการเกษตรในที่ดินของภาครัฐ (Hak Guna Usaha) ชาวต่างชาติมีระยะเวลาในการใช้ประโยชน์ที่ดินในอินโดนีเซียสูงสุดระหว่าง 35 ปีถึง 60 ปี
- สิทธิในการก่อสร้างอาคารหรือโครงสร้างบนผืนดิน (Hak Guna Bangunan) ชาวต่างชาติมีระยะเวลาในการใช้ประโยชน์สูงสุดระหว่าง 30 ปีถึง 50 ปี
- สิทธิในการใช้ประโยชน์จากที่ดินเพื่อดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจต่างๆ (Hak Pakai) เป็นสิทธิในการถือครองที่ดินที่นักลงทุนชาวต่างชาติต้องได้รับเพื่อจัดตั้งโรงงานในอินโดนีเซีย

ทั้งนี้ นักลงทุนที่ประสงค์จะใช้พื้นที่ในอินโดนีเซียเพื่อจัดตั้งโรงงาน หรือเปิดสำนักงาน จะต้องยื่นจดทะเบียนสิทธิที่ดินกับหน่วยทะเบียนที่ดิน (Land Registry) ซึ่งเป็นหน่วยงานของสำนักงานที่ดินแห่งชาติของอินโดนีเซีย (Land Office)

➤ ขั้นตอนการจดทะเบียนโอนอสังหาริมทรัพย์ในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

ในที่นี้ คณะผู้วิจัยจะนำเสนอขั้นตอนการรับโอนอสังหาริมทรัพย์ในอินโดนีเซีย เพื่อเป็นแนวทางให้นักลงทุนชาวไทยได้ปฏิบัติตามเมื่อต้องซื้อพื้นที่เพื่อจัดตั้งโรงงาน หรือสำนักงานในอินโดนีเซีย

ตารางที่ 1-19 แสดงขั้นตอนการโอนอสังหาริมทรัพย์ในอินโดนีเซีย ทั้งนี้ อัตราภาษีการโอนหรืออัตราค่าธรรมเนียมต่างๆ อาจจะแตกต่างกันไปในแต่ละเขตพื้นที่ โดยที่นำเสนอในที่นี้ คือ ส่วนค่าใช้จ่าย และอัตราภาษี/อัตราค่าธรรมเนียมของพื้นที่กรุงเทพมหานคร



ตารางที่ 1-19 ขั้นตอนการโอนกรรมสิทธิ์อสังหาริมทรัพย์ในอินโดนีเซีย

ขั้นตอนและวิธีการ	ระยะเวลาที่ใช้	ค่าใช้จ่าย
<p>ขั้นตอนที่ 1: ตรวจสอบใบรับรองที่ดิน (Land Certificate Examination)</p> <p>ในขั้นตอนแรก ให้ผู้โอนและผู้รับโอนดำเนินการยื่นตรวจสอบใบรับรองที่ดิน และเพื่อตรวจสอบว่าที่ดินที่กำลังอยู่ในขั้นตอนการโอนนั้นถูกกำหนดไว้ให้ใช้ประโยชน์ในรูปแบบไหนได้บ้าง (เพื่อที่อยู่อาศัย เพื่อการจัดตั้งโรงงาน อุตสาหกรรม หรือเป็นพื้นที่สีเขียว) เมื่อดำเนินการตรวจสอบเสร็จแล้ว เจ้าหน้าที่ผู้ตรวจสอบจะเขียนระบุให้ทราบไว้เพียงว่าผ่านการตรวจสอบแล้ว แต่จะไม่มีเอกสารรับรองการตรวจสอบอย่างเป็นทางการ</p> <p>หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานที่ดิน (Land Office)</p>	3 วัน	50,000 รูเปียห์อินโดนีเซีย
<p>ขั้นตอนที่ 2: การชำระภาษีโอนและภาษีการเข้าครอบครองอสังหาริมทรัพย์</p> <p>ผู้โอน (ผู้ขายอสังหาริมทรัพย์) จะต้องชำระภาษีการโอนและภาษีการเข้าครอบครองอสังหาริมทรัพย์รวมแล้วคิดเป็นร้อยละ 5 ของมูลค่าอสังหาริมทรัพย์ (Sale Value) โดยวิธีการชำระภาษีการโอน ให้ชำระกับธนาคาร Persepsi (เป็นธนาคารที่ได้รับการแต่งตั้งจากรัฐบาลอินโดนีเซียเพื่อการรับชำระภาษีต่าง ๆ)</p> <p>หมายเหตุ: อัตราค่าธรรมเนียมและรูปแบบการชำระค่าธรรมเนียมอาจจะแตกต่างกันออกไปในแต่ละพื้นที่</p> <p>หน่วยงานที่รับผิดชอบ: ธนาคารที่รัฐบาลอินโดนีเซียกำหนด</p>	1 วัน	ร้อยละ 5 ของมูลค่าอสังหาริมทรัพย์ ¹⁰ (ภาษีการโอนและภาษีการเข้าครอบครอง)
<p>ขั้นตอนที่ 3: การดำเนินการโอนและการรับโอนโฉนดที่ดิน</p> <p>เมื่อดำเนินการขั้นตอนที่ 1 (ตรวจสอบใบรับรองที่ดิน) และขั้นตอนที่ 2 (การชำระค่าถ่ายโอนและภาษีการซื้อกิจการ) เสร็จเรียบร้อย จึงจะสามารถดำเนินการขั้นตอนการรับโอนกรรมสิทธิ์อสังหาริมทรัพย์ได้ โดยขั้นตอนนี้จะต้องกระทำต่อหน้าเจ้าหน้าที่ของสำนักงานที่ดิน (Land Office) พร้อมใช้เอกสารดังต่อไปนี้เป็นหลักฐานประกอบการพิจารณา</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ใบรับรองที่ดิน (Land Certificate) ▪ หลักฐานการชำระเงินภาษีที่ดินและอาคารล่าสุด (Tax on Land and Building) 	1 วัน	ร้อยละ 1 ของมูลค่าอสังหาริมทรัพย์ ¹¹ (ค่าธรรมเนียม)

¹⁰ อัตราภาษีการโอนจะแตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่ ที่แสดงอยู่ในตารางคืออัตราภาษีการโอนของกรุงจาการ์ตา แต่ในส่วนของเมืองสุบายา ผู้โอนและผู้รับโอนจะต้องแบ่งชำระภาษีการโอนฝ่ายละร้อยละ 5 ของมูลค่าอสังหาริมทรัพย์ ทั้งนี้ ในส่วนที่ผู้รับโอนต้องชำระ ให้หลักฐานการคำนวณภาษีออกเป็นมูลค่า 75 ล้านรูเปียห์อินโดนีเซีย และถ้าอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่ในขั้นตอนการโอนมีมูลค่าต่ำกว่า 75 ล้านรูเปียห์อินโดนีเซีย ผู้รับโอนจะไม่ต้องเสียภาษีการโอนใดๆ

¹¹ อัตราค่าธรรมเนียมการซื้อขายโฉนดที่ดินจะแตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่ ที่แสดงอยู่ในตารางคืออัตราค่าธรรมเนียมการซื้อขายของกรุงจาการ์ตา ในขณะที่อัตราค่าธรรมเนียมการซื้อขายของเมืองสุบายาจะอยู่ที่อัตราร้อยละ 0.5



ขั้นตอนและวิธีการ	ระยะเวลาที่ใช้	ค่าใช้จ่าย
<ul style="list-style-type: none"> ▪ หลักฐานการชำระภาษีการโอน (Transfer Tax) ที่ชำระไปในขั้นตอนที่ 2 ▪ หลักฐานการชำระภาษีการเข้าครอบครองอสังหาริมทรัพย์ (Acquisition Tax) ที่ชำระไปในขั้นตอนที่ 2 ▪ หลักฐานการจัดตั้งบริษัทที่ได้รับการรับรองแล้วโดย Deed of Company Establishment ▪ เลขที่ทะเบียนผู้เสียภาษีของทั้งผู้โอนและผู้รับโอน (Tax Registration Number) ▪ หนังสือรับรองการอนุมัติการโอนของคณะกรรมการบริษัทผู้โอน ▪ ข้อเสนอแนะด้านการวางแผนผังเมือง ที่ได้รับจาก City Administration Institution <p>หน่วยงานที่รับผิดชอบ: PPAT Official</p>		
<p>ขั้นตอนที่ 4: ผู้รับโอนยื่นขอจดทะเบียนโอนที่ดิน</p> <p>เมื่อดำเนินการโอนโฉนดที่ดินเสร็จเรียบร้อย (ขั้นตอนที่ 3) ให้ผู้รับโอนดำเนินการลงทะเบียนโฉนดที่ดิน ที่ Land Office โดยต้องดำเนินการภายใน 7 วันนับจากวันที่ลงนามในการซื้อขายที่ดิน</p> <p>หน่วยงานที่รับผิดชอบ: Land Office</p>	15 วัน	ร้อยละ 0.1 ของมูลค่าอสังหาริมทรัพย์ + 50,000 รูเปียห์อินโดนีเซีย (ค่าบริการ) อสังหาริมทรัพย์ + ค่าธรรมเนียมอาคาร แสตมป์ 6,000 รูเปียห์อินโดนีเซีย
<p>ขั้นตอนที่ 5: จดทะเบียนการโอนภาระการชำระภาษีที่ดิน</p> <p>เมื่อขั้นตอนการโอนกรรมสิทธิ์ที่ดินเสร็จเรียบร้อย (ขั้นตอนที่ 1 ถึงขั้นตอนที่ 4) จำต้องดำเนินการรับโอนภาระในการชำระภาษีที่ดิน โดยยื่นรายงานการโอนกรรมสิทธิ์กับ Regional Tax Office</p> <p>หน่วยงานที่รับผิดชอบ: Regional Tax Office</p>	1 วัน	ค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนคิดเป็นร้อยละ 2 ของมูลค่าอสังหาริมทรัพย์

หมายเหตุ : ข้อมูลของกรุงเทพมหานคร

ที่มา: บริษัท โบลีเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลจาก World Bank Doing Business Economic Profile 2015 Indonesia



1.4.2.4. ระบบภาษีในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

ในกรณีของอินโดนีเซีย ภาษีสำคัญสองประเภทที่แก่นักลงทุนต้องชำระคือภาษีเงินได้ทางธุรกิจ (Corporate Income Tax) และภาษีการค้า (Commercial Tax) โดยรายละเอียดมีดังนี้

➤ ภาษีเงินได้ทางธุรกิจ

บริษัทที่จัดตั้งขึ้นในอินโดนีเซียจะต้องชำระภาษีเงินได้ทางธุรกิจ (Corporate Income Tax) ในอัตราร้อยละ 25 เว้นแต่จะได้รับสิทธิประโยชน์ทางการลงทุนอื่นๆ ที่ Investment Coordinating Board (BKPM) กำหนดไว้ และในส่วนของบริษัทสาขา (Branch Office) จะต้องชำระภาษีเงินได้ทางธุรกิจในอัตราร้อยละ 25 เช่นกัน

ปีงบประมาณของอินโดนีเซียเริ่มขึ้นในวันที่ 1 มกราคมของทุกปี และสิ้นสุดลงในวันที่ 31 ธันวาคมของทุกปี แต่ถ้าประสงค์จะใช้ช่วงเวลาอื่นๆ ในการคำนวณรายรับรายจ่ายประจำปี จะต้องยื่นคำขอกับ Director General of Tax

➤ ภาษีมูลค่าเพิ่ม

สำหรับการซื้อขายสินค้าและบริการเกือบทุกประเภท อินโดนีเซียจะเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม (Value Added Tax) ในอัตราร้อยละ 10 แต่ก็ได้รับการยกเว้นในธุรกรรมที่เกี่ยวกับการส่งออกบางประเภท ได้แก่

- ธุรกรรมการส่งออกสินค้า (Exported Goods) จะได้รับการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มทั้งหมด
- ธุรกรรมการส่งออกบริการการก่อสร้าง (Construction Services) จะได้รับการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มทั้งหมด



1.4.2.5. การจัดตั้งธุรกิจในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

➤ รูปแบบธุรกิจ/กิจการในอินโดนีเซีย

นักลงทุนต่างชาติจะสามารถเลือกรูปแบบการจดทะเบียนบริษัทได้หลายรูปแบบด้วยกัน ได้แก่

- บริษัทจำกัด (Limited Liability Company) หรือในภาษาท้องถิ่นจะใช้ชื่อย่อว่า PT แต่ถ้าเป็นบริษัทที่จัดตั้งภายใต้การลงทุนจากต่างประเทศจะเรียกว่า PT PMA
- สำนักงานตัวแทน (Representative Office)
- สำนักงานสาขา (Branch Office)
- สัญญาการจัดสรรการผลิต (Production Sharing Contract) จะใช้ในกรณีที่เป็นการร่วมงานกับหน่วยงานภาครัฐ

➤ ขั้นตอนการจัดตั้งบริษัทจำกัดในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย (Limited Liability Company)

ในที่นี้ คณะผู้วิจัยจะนำเสนอแนวทางการการจัดตั้งบริษัทจำกัด (Limited Liability Company) และขั้นตอนการจดทะเบียนสำนักงานตัวแทน (Representative Office)

ตารางที่ 1-20 แสดงขั้นตอนการจดทะเบียนบริษัทจำกัด (Limited Liability Company) ในอินโดนีเซีย

ตารางที่ 1-20 ขั้นตอนการจัดตั้งบริษัทจำกัด (Limited Liability Company) ในอินโดนีเซีย

ขั้นตอนและวิธีการ	ระยะเวลาที่ใช้	ค่าใช้จ่าย
<p>ขั้นตอนที่ 1: การตรวจสอบชื่อบริษัท (Name Clearance) ร่างทะเบียนบริษัท (Deed of Establishment) และการชำระค่าจดทะเบียนบริษัท</p> <p>ในขั้นตอนนี้ นักลงทุนที่ประสงค์จะจดทะเบียนบริษัทจะต้องว่าจ้างนายผู้ทำคำรับรองลายมือชื่อและเอกสาร (Notary Public) ให้ดำเนินการแทนทั้งหมด รวมถึงการร่างทะเบียนบริษัท (Deed of Establishment) เพื่อใช้สำหรับขั้นตอนต่อไป</p> <p>ในส่วนแรก นายผู้ทำคำรับรองจะต้องชำระค่าธรรมเนียมการตรวจสอบและจองชื่อบริษัทเป็นจำนวนมูลค่า 200,000 รูเปียห์อินโดนีเซีย และชื่อนี้จะได้รับการสำรองเป็นเวลา 60 วัน</p>	6 วัน	<p>ประมาณ 1,780,000 รูเปียห์อินโดนีเซีย (ไม่รวมค่าทนาย ผู้ทำคำรับรอง)</p>



ขั้นตอนและวิธีการ	ระยะเวลาที่ใช้	ค่าใช้จ่าย
<p>ในส่วนที่สอง ให้ชำระค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนบริษัท (Non-Tax State Revenue) เป็นมูลค่า 1,580,000 รูเปียห์อินโดนีเซีย</p> <p>หน่วยงานที่รับผิดชอบ: ทนายผู้ทำคำรับรองลายมือชื่อและเอกสาร (Notary Public)</p>		
<p>ขั้นตอนที่ 2: การขออนุญาตจัดตั้งบริษัทกับกระทรวงกฎหมายและสิทธิมนุษยชน เพื่อขออนุมัติการจัดตั้งบริษัท (Approval of the Deed of Establishment)</p> <p>เมื่อเสร็จสิ้นขั้นตอนที่ 1 ให้นักลงทุนยื่นขออนุญาตจัดตั้งบริษัทกับ Ministry of Law and Human Rights โดยขั้นตอนทั้งหมดสามารถทำได้ผ่านระบบอินเทอร์เน็ต โดยต้องยื่นจดทะเบียนภายใน 60 วันนับจากวันที่ประกาศจัดตั้งบริษัท</p> <p>หากผ่านการพิจารณา กระทรวงกฎหมายและสิทธิมนุษยชนจะส่งหนังสือรับรองการจัดตั้งบริษัท และถือว่าเสร็จสิ้นขั้นตอนการขออนุญาตจดทะเบียนบริษัท</p> <p>หน่วยงานที่รับผิดชอบ: Ministry of Law and Human Rights</p>	1 วัน (ขั้นตอนทางอินเทอร์เน็ต)	ไม่มีค่าใช้จ่าย
<p>ขั้นตอนที่ 3: ยื่นขอหนังสือรับรองการตั้งถิ่นฐาน (Certificate of Company Domicile)</p> <p>บริษัทจำกัดในอินโดนีเซียจะต้องได้รับการรับรองการตั้งถิ่นฐาน (Certificate of Company Domicile) จากสำนักงานบริหารอาคารที่บริษัทตั้งอยู่</p> <p>หน่วยงานที่รับผิดชอบ: -</p>	-	ไม่มีค่าใช้จ่าย
<p>ขั้นตอนที่ 4: ยื่นคำขอเพื่อรับใบอนุญาตการค้าขายถาวร (Permanent Business Trading License)</p> <p>นักลงทุนยื่นขอรับใบอนุญาตการค้าขายถาวร (Permanent Business Trading License) จาก Ministry of Industry and Trade โดยให้ยื่นหลักฐานดังต่อไปนี้ประกอบการจดทะเบียน</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ สำเนาข้อบังคับของบริษัท (Article of Association) ▪ หนังสือรับรองการตั้งถิ่นฐาน (Certificate of Company Domicile) ▪ บัตรประจำตัวประชาชนหรือหนังสือเดินทางของประธานกรรมการผู้จัดการบริษัท ▪ หนังสือรับรองการจัดตั้งบริษัทของ Ministry of Law and Human Rights <p>หน่วยงานที่รับผิดชอบ: Ministry of Industry and Trade</p>	15 วัน	ไม่มีค่าใช้จ่าย



ขั้นตอนและวิธีการ	ระยะเวลาที่ใช้	ค่าใช้จ่าย
<p>ขั้นตอนที่ 5: ยื่นขอรับใบรับรองการจดทะเบียนบริษัท (Company Registration Certificate)</p> <p>นักลงทุนยื่นขอรับใบรับรองการจดทะเบียนบริษัท (Company Registration Certificate) สำนักงานการค้า (Trade Sub-Division) โดยให้ยื่นหลักฐานดังต่อไปนี้ ประกอบการจดทะเบียน</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ สำเนาข้อบังคับของบริษัท (Article of Association) ▪ หนังสือรับรองการตั้งถิ่นฐาน (Certificate of Company Domicile) ▪ บัตรประจำตัวประชาชนหรือหนังสือเดินทางของประธานกรรมการผู้จัดการบริษัท ▪ หนังสือรับรองการจัดตั้งบริษัทของ Ministry of Law and Human Rights ▪ ใบอนุญาตการค้าขายถาวร (Permanent Business Trading License) ที่ได้รับมาในขั้นตอนที่ 4 <p>หน่วยงานที่รับผิดชอบ: Trade Sub-Division</p>	14 วัน	ไม่มีค่าใช้จ่าย
<p>ขั้นตอนที่ 6: ขอรับเลขประจำตัวผู้เสียภาษี และจดทะเบียนการชำระภาษีมูลค่าเพิ่ม</p> <p>นักลงทุนยื่นขอรับเลขประจำตัวผู้เสียภาษี และจดทะเบียนการชำระภาษีมูลค่าเพิ่ม กับสำนักงานภาษีในเขตพื้นที่ โดยให้ยื่นหลักฐานดังต่อไปนี้ ประกอบการจดทะเบียน</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ทะเบียนการจัดตั้งบริษัท (Deed of Establishment) ▪ บัตรประจำตัวประชาชนหรือหนังสือเดินทางของกรรมการบริษัทหนึ่งท่าน ▪ หนังสือรับรองที่ตั้งของบริษัทที่รับรองโดยกรรมการบริษัทหนึ่งท่าน <p>เมื่อได้รับการพิจารณา นักลงทุนจะได้รับบัตรประจำตัวผู้เสียภาษีและหนังสือรับรองการจดทะเบียน และจะถือว่าเสร็จสิ้นขั้นตอนการจดทะเบียนบริษัทในอินโดนีเซีย</p> <p>หน่วยงานที่รับผิดชอบ: สำนักงานภาษีในเขตพื้นที่ (Tax Office)</p>	1 วัน	ไม่มีค่าใช้จ่าย

ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลจาก World Bank Doing Business Economic Profile 2015 Indonesia

➤ ขั้นตอนการจัดตั้งสำนักงานตัวแทนในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย (Representative Office)

สำหรับชาวต่างชาติที่จะเข้าจัดตั้งสำนักงานตัวแทนเพื่อค้าขายสินค้าหรือบริการในอินโดนีเซีย ที่มีได้ดำเนินธุรกิจสาขาการเงินจะต้องขออนุญาตการจัดตั้งจาก Investment Coordinating Board (BKPM) โดยการยื่นขออนุญาตจัดตั้งสำนักงานตัวแทนนั้น ผู้ยื่นคำขอจะต้องยื่นสำเนารูปแบบการจัดตั้งบริษัทตัวแทนจำนวน 2 ชุด ให้แก่ BKPM พร้อมยื่นหลักฐานต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ประกอบการพิจารณา



- หนังสือคำแถลงของสมาคมบริษัทต่างประเทศที่เป็นตัวแทน
- หนังสือแต่งตั้งการเป็นตัวแทนจากบริษัทต่างประเทศ ซึ่งเป็นผู้เสนอให้ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นผู้บริหารบริษัทตัวแทนในประเทศ
- สำเนาหนังสือเดินทาง (คนต่างชาติ) หรือสำเนาบัตรประจำตัว (คนอินโดนีเซีย) ของผู้ซึ่งจะได้รับการเสนอให้เป็นผู้บริหารของบริษัทตัวแทนในต่างประเทศ
- จดหมายยืนยันความตั้งใจในการพักอาศัย และการทำงานในตำแหน่งที่เป็นผู้บริหารของบริษัทตัวแทนในต่างประเทศ เพื่อแถลงยืนยันว่าจะไม่ดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจประเภทอื่นใดในอินโดนีเซีย
- กรณีที่ผู้บริหารของบริษัทต่างประเทศมิได้ยื่นคำขอเองจะต้องมอบอำนาจให้กับตัวแทนผู้มอบอำนาจ (Power Attorney) เป็นผู้ดำเนินการลงลายมือชื่อในคำขอ

ทั้งนี้ สำนักงานตัวแทนในอินโดนีเซียจะไม่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการขายโดยตรงหรือมีการทำธุรกรรมซื้อขายทางธุรกิจ เช่น การยื่นประมูล/ประกวดราคา การจัดจำหน่าย และการทำสัญญาทางธุรกิจใดๆ ดังนั้น กิจกรรมจึงจำกัดเพียงเรื่องของการทำตลาด การทำวิจัยตลาด และการเป็นตัวแทนในการซื้อและขายเท่านั้น

1.4.3. การลงทุนที่ได้รับสิทธิประโยชน์ทางการลงทุน

สำหรับอินโดนีเซีย สิทธิประโยชน์ทางการลงทุนจะจำแนกออกได้เป็น 3 ประเภท โดยส่วนแรกคือสิทธิประโยชน์ทางการลงทุนทั่วไปที่ Investment Coordinating Board (BKPM) ได้กำหนดไว้ ส่วนที่สองคือสิทธิประโยชน์ทางการลงทุนสำหรับอุตสาหกรรมที่ผลิตสินค้าเพื่อการส่งออก และสิทธิประโยชน์ทางการลงทุนเมื่อจัดตั้งกิจการใน Bonded Zone

1.4.3.1. สิทธิประโยชน์ทั่วไป

- สิทธิประโยชน์การลดหย่อนภาษีเงินได้ทางธุรกิจ (Corporate Income Tax) นักลงทุนจะได้รับสิทธิการหักลดฐานการคำนวณภาษีในสัดส่วนร้อยละ 30 ของรายได้ที่ต้องชำระภาษี (Taxable Income) เป็นเวลาต่อเนื่อง 6 ปี
- สิทธิประโยชน์ในการยกผลการดำเนินงานขาดทุนเพื่อลดหย่อนภาษีในอนาคต (Loss Carry Forward) นักลงทุนจะได้รับอนุญาตให้นำผลการดำเนินงานที่ขาดทุนในปีก่อนๆ เพื่อหักลดฐานการคำนวณภาษีได้ในปีที่มิกำไรได้ แต่จะสามารถสะสมผลการดำเนินงานที่ขาดทุนได้ไม่เกิน 10 ปี



1.4.3.2. สิทธิประโยชน์ทางการลงทุนเพื่อธุรกิจส่งออก (Export Manufacturing)

คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BKPM) จะให้สิทธิประโยชน์กับธุรกิจส่งออก (Export Manufacturing) ดังต่อไปนี้

- สิทธิประโยชน์ในรับคืนอากร (Drawback) สำหรับการนำเข้าสินค้าและวัตถุดิบเพื่อการสินค้าสำเร็จรูปส่งออก
- สิทธิประโยชน์ในการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีการค้า (Value Added Tax and Sales Tax Exemption) สำหรับสินค้าฟุ่มเฟือยในประเทศที่นำมาใช้ในการผลิตสินค้าเพื่อส่งออก
- สิทธิประโยชน์ในการนำเข้าวัตถุดิบได้อย่างเสรี ผู้ผลิตสินค้าเพื่อส่งออกจะมีสิทธิในการนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศได้ ถึงแม้วัตถุดิบประเภทเดียวกันจะสามารถหาได้ในประเทศ

1.4.3.3. สิทธิประโยชน์ทางการลงทุนสำหรับธุรกิจที่ตั้งอยู่ในพื้นที่เขต Bonded Zone

- สิทธิประโยชน์ในการยกเว้นภาษีอากรนำเข้า ภาษีสรรพสามิต ภาษีเงินได้ทางธุรกิจ และภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับสินค้าฟุ่มเฟือยในการนำเข้าเครื่องจักร และเครื่องมือต่าง ๆ รวมทั้งวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตสินค้า
- อนุญาตให้จำหน่ายสินค้าในประเทศได้ (โดยผ่านกระบวนการนำเข้ามาปกติ) สูงสุดร้อยละ 5 ของมูลค่าการส่งออก หรือในกรณีของสินค้าอื่นที่ไม่ใช่สินค้าสำเร็จรูปสามารถจำหน่ายสินค้าในประเทศได้ถึงร้อยละ 100
- อนุญาตให้จำหน่ายเศษเหลือจากการผลิต (Scrap) เท่าที่ยังมีส่วนประกอบของวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตเกินกว่าร้อยละ 5
- สามารถส่งต่อเครื่องมือเครื่องจักรของบริษัทไปให้ผู้รับเหมาช่วง (Subcontractors) เพื่อการปฏิบัติงานนอก Bonded Zone ได้ภายในเวลาไม่เกิน 2 ปี เพื่อนำไปผลิตตามกระบวนการต่อไป
- สิทธิประโยชน์ในการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม (Value Added Tax) และภาษีการค้า (Commercial Tax) สำหรับสินค้าฟุ่มเฟือยที่ส่งต่อให้ผู้รับเหมาช่วง หรือในทางกลับกัน รวมถึงการส่งต่อระหว่างบริษัทดังกล่าวในเขตพื้นที่



1.4.4. สรุปต้นทุนการประกอบธุรกิจ (Cost of Doing Business) ในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

1.4.4.1. ค่าธรรมเนียมการตรวจคนเข้าเมือง

บุคคลสัญชาติไทยที่เดินทางไปอินโดนีเซียเพื่อการท่องเที่ยว สามารถอยู่ในอินโดนีเซียไม่เกิน 30 วัน ได้รับการยกเว้นการตรวจลงตรา ผู้เดินทางไม่สามารถขอขยายระยะเวลาและไม่สามารถเปลี่ยนสถานะการอยู่ในอินโดนีเซียได้

หากต้องการขอขยายระยะเวลาหรือเปลี่ยนแปลงสถานะ ผู้เดินทางจะต้องเตรียมเอกสารไปยื่นขอรับการตรวจ ดังนี้¹²

- แบบฟอร์มการขอรับการตรวจลงตรา (ตามประเภทของการตรวจลงตรา)
- หนังสือเดินทางที่มีอายุใช้งานเหลือมากกว่า 6 เดือน
- บัตรโดยสารเครื่องบินไป-กลับ หรือ บัตรโดยสารเครื่องบินไปยังประเทศ จุดหมายปลายทาง
- เอกสารการเงินที่รับรองว่ามีเพียงพอต่อการอาศัยอยู่ในอินโดนีเซีย
- รูปถ่ายสีหน้าตรงขนาด 4x6 ซม. จำนวน 2 รูป
- ค่าธรรมเนียม 45 เหรียญสหรัฐ

1.4.4.2. ค่าใช้จ่ายในการเริ่มต้นประกอบกิจการ

ตารางที่ 1-21 ค่าใช้จ่ายในการเริ่มต้นประกอบกิจการ

ลำดับ	ขั้นตอน	ระยะเวลา ดำเนินการ	ค่าใช้จ่ายในการ ดำเนินการ
1	Pay fee for obtaining clearance of company name at a bank	1 Day	IDR 200,000
2	Arrange for a notary to obtain the standard form of the company deed and obtain clearance for the Indonesian company's name at the Ministry of Law and Human Rights	4 Days	included in procedure 3

¹² รวบรวมข้อมูลจากสถานเอกอัครราชทูตไทย ณ กรุงจาการ์ตา (<http://www.thaiembassy.org/jakarta/contents/files/thai-people-20130329-175245-786274.pdf>)



ลำดับ	ขั้นตอน	ระยะเวลา ดำเนินการ	ค่าใช้จ่ายในการ ดำเนินการ
3	Notarize company documents	1 day, (simultaneous with previous procedure)	See procedure details
4	Apply to the Ministry of Law and Human Rights for approval of the deed of establishment	Less than one day (online procedure)	included in procedure 1
5	Obtain the Building Management Domicile Certificate	1 Day	No Charge
6	Apply for the Certificate of Company Domicile	2 Days	No Charge
7	Pay the non-tax state revenue (PNBP) fees for legal services at a bank	1 Day	See procedure details
8	Apply at the Ministry of Trade for the permanent business trading license (Surat Izin Usaha Perdagangan, SIUP)	15 Days	No Charge
9	Obtain company registration certificate (Tanda Daftar Perusahaan/TDP) from the Local Government Office	14 Days	No Charge
10	Register with the Ministry of Manpower	1 Day	No Charge
11	Apply for the Workers Social Security Program (BPJS Ketenagakerjaan)	7 days (simultaneous with previous procedure)	No Charge
12	Apply for healthcare insurance with BPJS (Badan Penyelenggara Jaminan Sosial) Kesehatan	7 days (simultaneous with previous procedure)	No Charge
13	Obtain a taxpayer registration number (NPWP) and a VAT collector number (NPPKP)	1 day (simultaneous with previous procedure)	No Charge

ที่มา: Doing Business 2016, <http://www.doingbusiness.org/data/exploreeconomies/indonesia#dealing-with-construction-permits>



1.4.4.3. ค่าใช้จ่ายในการขออนุญาตก่อสร้าง

ตารางที่ 1-22 ค่าใช้จ่ายในการขออนุญาตก่อสร้าง

ลำดับ	ขั้นตอน	ระยะเวลา ดำเนินการ	ค่าใช้จ่ายในการ ดำเนินการ
1	Request and obtain notarized copy of land ownership certificate	1 Day	IDR 25,000
2	Request city planning permit (KRK) and building site plan (RTLB) from City Planning Office	1 Day	IDR 1,482,000
3	Receive inspection from City Planning Office	1 Day	No Charge
4	Obtain KRK and RTLB from City Planning Office	20 Days	No Charge
5	Request and obtain the preparation of the Environmental Management Plan (UKL) and Environmental Monitoring Plan (UPL)	30 Days	IDR 15,000,000
6	Request and obtain the approval of the Environmental Management Plan (UKL) and Environmental Monitoring Plan (UPL)	10 Days	No Charge
7	Request and obtain building construction permit (IMB)	42 Days	IDR 68,281,500
8	Receive inspection upon completion of foundation	1 Day	No Charge
9	Receive inspection upon completion of the structure	1 Day	No Charge
10	Receive inspection upon completion of roofing	1 Day	No Charge
11	Submit building completion report to Supervision and Control Office	1 Day	No Charge
12	Receive final inspection from the Fire Department	1 Day	No Charge
13	Receive final inspection from the Supervision and Control Office	1 Day	No Charge
14	Obtain SLF (certificate of proper functioning) from the Supervision Office	49 Days	No Charge
15	Register the warehouse with the Regional Tax Services Unit	11 Days	No Charge
16	Obtain water and sewerage connection	30 Days	IDR 2,000,000
17	Register the warehouse with the Regional Office of the Ministry of Trade	9 Days	IDR 100,000

ที่มา: Doing Business 2016, <http://www.doingbusiness.org/data/exploreeconomies/indonesia#dealing-with-construction-permits>



1.4.4.4. ราคาเช่า/ค่าก่อสร้างอาคารและที่อยู่อาศัย

➤ อัตราค่าเช่าที่อยู่อาศัย

ตารางที่ 1-23 อัตราค่าเช่าที่อยู่อาศัย

ที่ตั้ง	ประเภท	ราคา (IDR)
อพาร์ทเมนท์		
ศูนย์กลางเมือง	1 ห้องนอน	7,657,562.50
	3 ห้องนอน	25,000,000
รอบนอก	1 ห้องนอน	3,790,909.09
	3 ห้องนอน	10,666,666.67
ที่อยู่อาศัย		
ศูนย์กลางเมือง	(ราคาต่อตารางเมตร)	38,664,361.18
รอบนอก		16,555,555.56

หมายเหตุ : อัตราค่าเช่าดังกล่าวเป็นอัตราเฉลี่ยของที่อยู่อาศัยในกรุงจาการ์ตา

ที่มา: http://www.numbeo.com/cost-of-living/city_result.jsp?country=Indonesia&city=Jakarta

➤ ค่าก่อสร้างโรงงาน

ตารางที่ 1-24 ค่าก่อสร้างโรงงาน

เขตอุตสาหกรรม	ประเภทโรงงาน	อัตรา (IDR/m ²)	หมายเหตุ
เกาะชวา (Java)	โรงงานผลิตอาหารและเครื่องดื่ม	8,000,000	
	โรงงานประกอบชิ้นส่วน	6,000,000	
	โรงปฏิบัติงาน	5,000,000	
เกาะสุมาตรา (Sumatra)	โรงงานผลิตอาหารและเครื่องดื่ม	8,800,000	ค่าก่อสร้างโรงงานในเกาะสุมาตราสูงกว่าเกาะชวาประมาณร้อยละ 10 เนื่องจากค่าขนส่ง
	โรงงานประกอบชิ้นส่วน	6,600,000	
	โรงปฏิบัติงาน	5,500,000	
เกาะกาลิมันตัน (Kalimantan)	โรงงานผลิตอาหารและเครื่องดื่ม	8,000,000 + 15-25%	ค่าก่อสร้างโรงงานในเกาะกาลิมันตันและสุลาเวสีสูงกว่าเกาะชวาประมาณร้อยละ 15-25
	โรงงานประกอบชิ้นส่วน	6,000,000 + 15-25%	
	โรงปฏิบัติงาน	5,000,000 + 15-25%	
เกาะสุลาเวสี (Sulawesi)	โรงงานผลิตอาหารและเครื่องดื่ม	8,000,000 + 15-25%	เนื่องจากค่าขนส่ง



เขตอุตสาหกรรม	ประเภทโรงงาน	อัตรา (IDR/m ²)	หมายเหตุ
	โรงงานประกอบชิ้นส่วน	6,000,000 + 15-25%	
	โรงปฏิบัติงาน	5,000,000 + 15-25%	
ปาปัว (Papua)	โรงงานผลิตอาหารและเครื่องดื่ม	8,000,000 + 100-200%	ค่าก่อสร้างโรงงานในเกาะปาปัวสูงกว่าเกาะชวาประมาณร้อยละ 15-25 เนื่องจากค่าขนส่งและบุคลากร
	โรงงานประกอบชิ้นส่วน	6,000,000 + 100-200%	
	โรงปฏิบัติงาน	5,000,000 + 100-200%	

หมายเหตุ : ราคาที่อยู่อาศัยดังกล่าวเป็นราคาเฉลี่ยของที่อยู่อาศัยในกรุงจาการ์ตา

ที่มา: http://www.numbeo.com/cost-of-living/city_result.jsp?country=Indonesia&city=Jakarta

1.4.4.5. ค่าสาธารณูปโภค

➤ ค่าน้ำประปา

น้ำในอินโดนีเซียจะหมายความรวมถึงน้ำใต้ดิน (Ground water) และน้ำดื่ม (Drinking water) จากบริษัทจำหน่ายน้ำ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นรัฐวิสาหกิจ คือ Perusahaan Daerah Air Minum (PDAM)

อัตราค่าน้ำใต้ดินและน้ำดื่มจาก PDAM จะไม่ใช่อัตราเดียวกันในทุกที่ แต่จะขึ้นกับนโยบายของแต่ละท้องถิ่นหรือขึ้นกับบริษัทผู้จำหน่ายน้ำ สำหรับในกรุงจาการ์ตา บริษัทที่ดำเนินการในเรื่องน้ำดื่มก็คือ PT. Aerta and PAM Lyonnaise Jaya (Palyja) โดยอัตราค่าน้ำต่ำสุดคือ 3,275 รูเปียห์ต่อลูกบาศก์เมตร ทั้งนี้ รัฐบาลอินโดนีเซียพยายามที่จะลดการใช้เงินใต้ดิน เช่น โดยใช้การเก็บภาษีซึ่งภาษีค่าน้ำใต้ดินในกรุงจาการ์ตาเพิ่มขึ้นจาก 525 รูเปียห์ต่อลูกบาศก์เมตร เป็น 8,800 รูเปียห์ต่อลูกบาศก์เมตร

➤ ค่าไฟฟ้า

ตารางที่ 1-25 อัตราค่าไฟฟ้า

หน่วย : IDR/kWh

Tariff Group	Tariff Class	May-14	Jul-14	Sept-14	Nov-14	Jan-15
Residential	R1 up to 450 VA	415.00	415.00	415.00	415.00	415.00
	R1 900 VA	605.00	605.00	605.00	605.00	605.00
	R1 1,300 VA	979.00	1,090.00	1,214.00	1,352.00	1,496.05



Tariff Group	Tariff Class	May-14	Jul-14	Sept-14	Nov-14	Jan-15
	R1 2,200 VA	1,004.00	1,109.00	1,224.00	1,352.00	1,496.05
	R2 3,500 VA - 5,500 VA	1,145.00	1,210.00	1,279.00	1,352.00	1,496.05
	R3 > 6,660 kVA	1,352.00	1,352.00	1,352.00	1,352.00	1,496.05
Business	B1 up to 450 VA	535.00	-	-	535.00	535.00
	B1 900 VA	630.00	-	-	630.00	630.00
	B1 1,300 VA	966.00	-	-	966.00	966.00
	B1 2,200 VA - 5,500 VA	1,100.00	-	-	1,100.00	1,100.00
	B2 6,600 VA - 200 kVA	1,352.00	-	-	1,352.00	1,496.05
	B3 > 200 kVA	1,117.00	-	-	1,117.00	1,159.30
Industry	I1 450 VA	485.00	485.00	485.00	485.00	485.00
	I1 900 VA	600.00	600.00	600.00	600.00	600.00
	I1 1,300 VA	930.00	930.00	930.00	930.00	930.00
	I1 2,200 VA	960.00	960.00	960.00	960.00	960.00
	I1 3,500 VA - 14 kVA	1,112.00	1,112.00	1,112.00	1,112.00	1,112.00
	I3 Tbk > 200 kVA	938.00	1,018.00	1,105.00	1,200.00	1,159.30
	I4 > 30,000 kVA	819.00	928.00	1,051.00	1,191.00	1,011.99
Government	P1 6,600 VA - 200 kVA	1,352.00	1,352.00	1,352.00	1,352.00	1,496.05
	P2 > 200 kVA	1,026.00	1,081.00	1,139.00	1,200.00	1,159.30
	P3	997.00	1,104.00	1,221.00	1,352.00	1,496.05

ที่มา : บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมจาก MEMR no. 30 (2012)

1.4.4.6. ค่าโทรคมนาคม

ตารางที่ 1-26 อัตราค่าบริการโทรศัพท์ไร้สายและค่าบริการอินเทอร์เน็ตบ้าน

บริการ	อัตราค่าบริการ
โทรศัพท์มือถือรายเดือน (ไม่มีโปรโมชั่น)	1,269.63 IDR
อินเทอร์เน็ตบ้าน (10 Mbps Cable/ADSL)	367,967.11 IDR

ที่มา: http://www.numbeo.com/cost-of-living/country_result.jsp?country=Indonesia



1.4.4.7. ค่าขนส่ง

ตารางที่ 1-27 อัตราค่าขนส่งสินค้าภายในเกาะชวา

ประเภทยานพาหนะ	จุดเริ่มต้น	ปลายทาง	อัตราค่าขนส่ง (IDR)
รถบรรทุก	เขต JABOTABEK	ภายในบริเวณเขต Jabotabek, เกาะชวา ตะวันตก และ เกาะชวา ตอนกลาง	ขนาด 4 ตัน 2,500,000 – 4,000,000 ขนาด 6 ตัน 3,000,000 – 4,500,000 ขนาด 8 ตัน 3,500,000 – 5,000,000
		เกาะชวาตะวันออก เกาะบาห์ลีและมาตูรา	ขนาด 4 ตัน 3,000,000 – 4,500,000 ขนาด 6 ตัน 3,500,000 – 5,000,000 ขนาด 8 ตัน 4,000,000 – 6,000,000
		เกาะสุมาตรา	ขนาด 4 ตัน 3,200,000 – 10,000,000 ขนาด 6 ตัน 4,000,000 – 13,000,000 ขนาด 8 ตัน 5,500,000 – 15,000,000
รถไฟ	Door to Door service	ภายในพื้นที่เกาะชวา เท่านั้น	2,000 – 6,000 / กิโลกรัม
เครื่องบิน	Door to Door service	เกาะชวาตะวันตก	13,000 – 20,000 / กิโลกรัม
		เกาะชวากลาง	30,000 – 40,000 / กิโลกรัม
		เกาะชวาตะวันออก	37,500 – 45,000 / กิโลกรัม
		เกาะบาห์ลี และ มาตูรา	32,000 – 50,000 / กิโลกรัม
		เกาะสุมาตราเหนือ	45,000 – 55,000 / กิโลกรัม
		เกาะสุมาตราตอนกลาง	35,000 – 50,000 / กิโลกรัม
		เกาะสุมาตราใต้	34,000 – 50,000 / กิโลกรัม
		เกาะกาลิมันตัน	29,000 – 50,000 / กิโลกรัม
		สุลาเวสี	29,000 – 50,000 / กิโลกรัม
ปาปัว	63,000 – 100,000 / กิโลกรัม		
เรือ	Door to Door service	เกาะบาห์ลี	700,000 – 850,000 / ลูกบาศก์เมตร หรือ 6,500 – 8,000 / กิโลกรัม (ขั้นต่ำ 50 กิโลกรัม)
		เกาะสุมาตราเหนือ	800,000 – 1,200,000 / ลูกบาศก์เมตร หรือ 6,500 – 8,000 / กิโลกรัม (ขั้นต่ำ 50 กิโลกรัม)
		บาตัม	850,000 – 1,000,000 / ลูกบาศก์เมตร หรือ 7,500 – 9,000 / กิโลกรัม (ขั้นต่ำ 75 กิโลกรัม)
		กาลิมันตัน	1,000,000–1,500,000/ลูกบาศก์เมตร หรือ 6,500 – 10,000 / กิโลกรัม (ขั้นต่ำ 75 กิโลกรัม)



ประเภทยานพาหนะ	จุดเริ่มต้น	ปลายทาง	อัตราค่าขนส่ง (IDR)
		สุลาเวสี	1,100,000 – 1,800,000/ลูกบาศก์เมตร หรือ 9,000 – 12,000 / กิโลกรัม (ขั้นต่ำ 30 กิโลกรัม)
		ปาปัว	1,500,000 – 2,000,000/ลูกบาศก์เมตร หรือ 15,000 – 20,000 / กิโลกรัม (ขั้นต่ำ 30 กิโลกรัม)

ที่มา : สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ กรุงจาการ์ตา อินโดนีเซีย

ตารางที่ 1-28 อัตราค่าขนส่งสินค้าเพื่อการส่งออก-นำเข้า

การขนส่ง	ขนาดตู้คอนเทนเนอร์	อัตราค่าขนส่ง
การส่งออกสินค้าไปต่างประเทศ ¹	20-foot container	572 USD per container
การนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ ²	20-foot container	647 USD per container

หมายเหตุ: ข้อมูล ณ ปี พ.ศ. 2557

- ¹ เป็นอัตราค่าขนส่งที่เหมารวมทั้งค่าขนส่งภายในประเทศ ค่าธรรมเนียมการดำเนินเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ค่าธรรมเนียมของการผ่านพิธีการศุลกากร (Customs Clearance) และค่าธรรมเนียมของท่าเรือ หากแต่ยังมีได้รวมในส่วนของค่าใช้จ่ายทางภาษี และค่าใช้จ่ายที่ไม่เป็นทางการ นอกจากนี้ ยังมีข้อกำหนดสมมติฐาน อาทิ เป็นการส่งออกที่มีได้จากโรงงานผลิตในเขตส่งเสริมการส่งออก (EPZ) หรือเขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) หรือเป็นสินค้าทั่วไป ที่ไม่ต้องการมีการขนส่งในรูปแบบพิเศษ เช่น การควบคุมสารพิษรั่วไหล เป็นต้น
- ² เป็นอัตราค่าขนส่งที่เหมารวมทั้งค่าขนส่งภายในประเทศ ค่าธรรมเนียมการดำเนินเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ค่าธรรมเนียมของการผ่านพิธีการศุลกากร (Customs Clearance) และค่าธรรมเนียมของท่าเรือ หากแต่ยังมีได้รวมในส่วนของค่าใช้จ่ายทางภาษี และค่าใช้จ่ายที่ไม่เป็นทางการ

ที่มา: World Bank



บทที่ 2

โอกาสและศักยภาพการลงทุนไทยในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

2.1. การวิเคราะห์เชิงลึกในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

2.1.1. ภาพรวมและความสำคัญของอุตสาหกรรม

อินโดนีเซียเป็นประเทศหนึ่งในกลุ่มประเทศอาเซียนที่มีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว โดยส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการเติบโตของภาคอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งมีการขยายตัวอย่างรวดเร็วในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา

ในแต่ละปี อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของอินโดนีเซียมีการผลิตและประกอบรถยนต์และยานยนต์ชนิดต่างๆ เฉลี่ยมากถึง 1.2 ล้านคัน และมีการผลิตและประกอบจักรยานยนต์อีกเฉลี่ยกว่า 7.5 ล้านคัน ในปี พ.ศ. 2557 มูลค่าการส่งออกสินค้ายานยนต์และชิ้นส่วนของอินโดนีเซียทั้งหมดมีมูลค่าทั้งสิ้น 10,536.40 ล้านดอลลาร์ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 5.99 ของการส่งออกทั้งประเทศ โดยเฉพาะการส่งออกสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์เพียงอย่างเดียว มีมูลค่าที่ 7,394.67 ล้านดอลลาร์ คิดเป็นร้อยละ 70.18 ของการส่งออกในอุตสาหกรรมดังกล่าว และร้อยละ 4.20 ของการส่งออกทั้งหมด (ตารางที่ 2-1)

อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของอินโดนีเซียเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10.4 ของเศรษฐกิจของทั้งประเทศ ในปี พ.ศ. 2557 มีผู้ประกอบการในอุตสาหกรรม (ทั้งขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่) รวมกันราว 1,200 ราย และมีการจ้างงานในอุตสาหกรรมประมาณ 380,000 ตำแหน่ง



ตารางที่ 2-1 ความสำคัญของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนอินโดนีเซีย

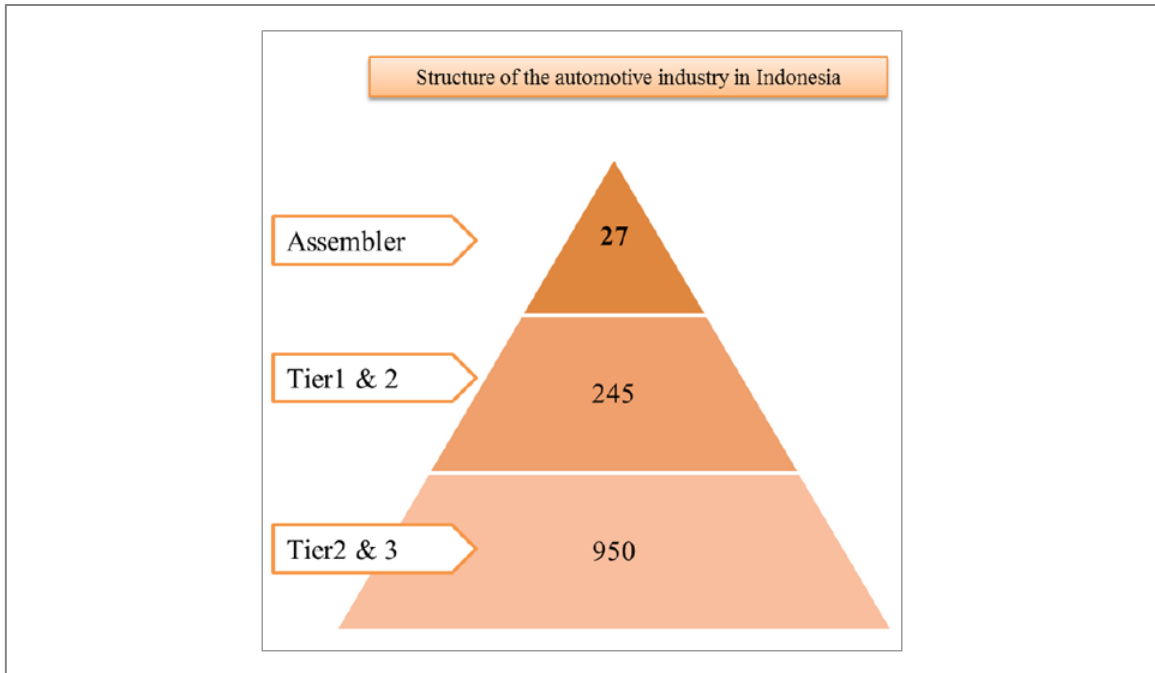
ประเด็นความสำคัญ	ปี พ.ศ.		
	2555	2556	2557
ด้านการผลิต			
ปริมาณการผลิตรถยนต์และยานยนต์ประเภทต่างๆ ทั้งหมด (ไม่นับรวมจักรยานยนต์) (หน่วย : คัน)	1,065,557	1,206,368	1,298,523
ปริมาณการผลิตจักรยานยนต์ทั้งหมด (หน่วย : คัน)	7,079,721	7,736,295	7,926,104
ด้านการบริโภค			
ยอดขายรถยนต์และยานยนต์ประเภทต่างๆ ทั้งหมด (ไม่นับรวมจักรยานยนต์) (หน่วย : คัน)	1,116,230	1,229,901	1,208,019
ยอดขายจักรยานยนต์ทั้งหมด (หน่วย : คัน)	8,012,540	7,064,457	7,867,195
ด้านการค้า			
มูลค่าการส่งออกสินค้ายานยนต์และชิ้นส่วนของอินโดนีเซีย (หน่วย : ล้านดอลลาร์สหรัฐ)	10,090.88	10,153.97	10,536.40
ส่วนแบ่งมูลค่าการส่งออกสินค้ายานยนต์และชิ้นส่วนต่อการส่งออก ทั้งหมดของอินโดนีเซีย (หน่วย : ร้อยละ)	5.31	5.56	5.99
มูลค่าการส่งออกสินค้าชิ้นส่วนของอินโดนีเซีย (หน่วย : ล้านดอลลาร์สหรัฐ)	7,185.06	7,446.95	7,394.67
ส่วนแบ่งมูลค่าการส่งออกสินค้าชิ้นส่วนต่อการส่งออกทั้งหมดของ อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของอินโดนีเซีย (หน่วย : ร้อยละ)	71.20	73.34	70.18
ส่วนแบ่งมูลค่าการส่งออกสินค้าชิ้นส่วนต่อการส่งออกทั้งหมดของ อินโดนีเซีย (หน่วย : ร้อยละ)	3.78	4.08	4.20
มูลค่าการนำเข้าสินค้ายานยนต์และชิ้นส่วนของอินโดนีเซีย (หน่วย : ล้านดอลลาร์สหรัฐ)	18,344.99	15,932.78	13,795.50
ส่วนแบ่งมูลค่าการนำเข้าสินค้ายานยนต์และชิ้นส่วนต่อการนำเข้า ทั้งหมดของอินโดนีเซีย (หน่วย : ร้อยละ)	9.57	8.54	7.74
มูลค่าการนำเข้าสินค้าชิ้นส่วนของอินโดนีเซีย (หน่วย : ล้านดอลลาร์สหรัฐ)	12,299.65	11,864.25	10,977.25
ส่วนแบ่งมูลค่าการนำเข้าสินค้าชิ้นส่วนต่อการนำเข้าทั้งหมดของ อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของอินโดนีเซีย (หน่วย : ร้อยละ)	67.05	74.46	79.57
ส่วนแบ่งมูลค่าการนำเข้าสินค้าชิ้นส่วนต่อการนำเข้าทั้งหมดของ อินโดนีเซีย (หน่วย : ร้อยละ)	6.42	6.36	6.16

ที่มา : บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมจากหลายแหล่งข้อมูล



ทั้งนี้ จากโครงสร้างในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนอินโดนีเซีย จะพบว่าผู้ประกอบการในภาคธุรกิจชิ้นส่วนมีอยู่ประมาณ 1,200 ราย ซึ่งกว่า 950 รายเป็นผู้ประกอบการในระดับ Tier 2 และ Tier 3 เท่านั้น ส่วนผู้ประกอบการในระดับ Tier 1 มีอยู่ราว 250 ราย และผู้ประกอบการในธุรกิจประกอบรถยนต์มีอยู่ประมาณ 27 ราย

ภาพที่ 2-1 โครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนอินโดนีเซีย



ที่มา : Japan Economic Research Institute Inc. (February, 2015). Asian Industrial Foundation Development Research in FY2014 (Fact Finding Survey on Local SMEs in Indonesia)

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของอินโดนีเซียเริ่มต้นจากการผลิตและนำเข้าวัตถุดิบพื้นฐาน (Base Raw) และวัตถุดิบกึ่งสำเร็จรูป (Semi-Finished Materials) ที่ใช้เป็นส่วนประกอบในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ นำมาผ่านกระบวนการผลิตโดยผู้ผลิตภายในประเทศ (Producers) ซึ่งแบ่งออกเป็นผู้ผลิตทั้งหมด 3 ระดับ ได้แก่ ผู้ผลิตระดับ Tier 1 ผู้ผลิตระดับ Tier 2 และผู้ผลิตระดับ Tier 3

สำหรับผู้ผลิตระดับ Tier 1 เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนแท้ (Genuine Parts) ซึ่งเน้นการผลิตสินค้าที่มีคุณภาพสูง และใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ ได้แก่

- ระบบอิเล็กทรอนิกส์ (Electrical Systems) ได้แก่ แบตเตอรี่ สายเคเบิลแบตเตอรี่ ชุดสายไฟ (Wiring Harness) ฯลฯ



- ระบบเครื่องยนต์ (Engine Systems) ได้แก่ ตัวกรองปรับอากาศ น้ำมัน และ เชื้อเพลิงต่างๆ รวมถึงวาล์ว ปะเก็น ลูกสูบ ฯลฯ
- ระบบเบรค (Brake Systems) ได้แก่ ที่เหยียบเบรค (Brake Shoes) ดิสก์เบรค (Disk Brake) ฯลฯ
- ระบบทำความเย็น (Cooling Systems) ได้แก่ ส่วนประกอบสำหรับระบบทำความเย็น และเครื่องทำความร้อน (Radiator)
- ส่วนประกอบตัวรถ (Body and Frame Component) ได้แก่ ประตู กระจก และ โครงรถยนต์ ฯลฯ
- ระบบกันสะเทือน (Suspension System) ได้แก่ ระบบรองรับการสั่นสะเทือน ตะเกียบหน้า แดมเปอร์ ฯลฯ
- ส่วนประกอบอื่นๆ ที่เป็นพลาสติก ยาง หรือเหล็กขึ้นรูป (Plastic, Rubber, and Forged Steel Products)

โดยบริษัทผู้ผลิตระดับ Tier 1 ส่วนใหญ่เป็นบริษัทต่างชาติที่เข้ามาร่วมลงทุนแบบ Joint Venture กับผู้ผลิตภายในประเทศ เช่น ASTRA International, INDOMOBIL Group เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีการส่งสินค้าส่วนประกอบต่างๆ ไปจำหน่ายให้แก่ผู้บริโภครายได้ชื่อแบรนด์อื่นๆ (OEM) หรือเพื่อเป็นอะไหล่ในตลาดหลังการขาย (Aftermarket) (อุตสาหกรรมซ่อมบำรุง) ตัวอย่างของผู้ผลิตในระดับ Tier 1 ได้แก่ PT Toyota Motor Manufacturing Indonesia (บริษัทเครือโตโยต้า) PT Astra Daihatsu Motor (บริษัทเครือ Astra) เป็นต้น

ในขณะที่ผู้ผลิตระดับ Tier 2 มีหน้าที่เป็นฝ่ายสนับสนุนการทำงานของบริษัทระดับ Tier 1 ในสินค้าที่บริษัท Tier 1 ไม่ได้ผลิตเอง ซึ่งจะทำหน้าที่จัดหาชิ้นส่วนตามคำสั่งซื้อของบริษัท Tier 1 ตัวอย่างของผู้ผลิตระดับ Tier 2 เช่น PT Gajah Tunggal Tbk, PT Astra Otoparts Tbk (บริษัทเครือ Astra), PT Summit Adyawinsa Indonesia (บริษัทเครือ Thai Summit) เป็นต้น และสำหรับผู้ผลิตระดับ Tier 3 เป็นผู้ผลิตที่เป็นฝ่ายสนับสนุนการทำงานของผู้ผลิตระดับ Tier 1 และ Tier 2 เช่น การขึ้นรูป (Molding) และการทำแห้ง (Drying) ฯลฯ

ผู้ประกอบการบริษัทรถยนต์รายสำคัญที่เข้าไปลงทุนจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์/ยานยนต์ต่างๆ ในอินโดนีเซีย ได้แก่ ผู้ประกอบการจากประเทศญี่ปุ่น อาทิ Toyota, Daihatsu, Honda, Nissan, Mitsubishi, Isuzu, Hino, Kubota และ Fuzo ผู้ประกอบจากประเทศเกาหลีใต้ ได้แก่ Hyundai และผู้ประกอบการจากฝั่งประเทศตะวันตก ได้แก่ Mercedes Benz, Ford และ Chevrolet



ตารางที่ 2-2 แสดงยอดขายและส่วนแบ่งตลาดของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์รายสำคัญในอินโดนีเซีย โดยจะพบว่า บริษัทที่มียอดขายและส่วนแบ่งตลาดมากที่สุดในตลาดรถยนต์ของอินโดนีเซีย คือ Toyota ซึ่งมียอดขายเท่ากับ 399,119 คัน ในปี พ.ศ. 2557 คิดเป็นส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 33.00 รองลงมาคือ Daihatsu (ส่วนแบ่งตลาดเท่ากับร้อยละ 15.30) และ Honda (ส่วนแบ่งตลาดเท่ากับร้อยละ 13.20) ตามลำดับ

สำหรับเดือนมกราคมถึงมิถุนายน ปี พ.ศ. 2558 โตโยต้า ยังคงเป็นผู้นำในตลาดรถยนต์อินโดนีเซีย โดยมียอดขาย 176,448 คัน คิดเป็นส่วนแบ่งตลาดเท่ากับร้อยละ 30.4 รองลงมา คือ Daihatsu และ Honda ตามลำดับ

ตารางที่ 2-3 แสดงยอดขายและส่วนแบ่งตลาดของรถยนต์ประเภทต่างๆ ในอินโดนีเซีย โดยจะพบว่า ประเภทรถยนต์ที่มียอดขายและส่วนแบ่งตลาดมากที่สุดในตลาดรถยนต์ของอินโดนีเซีย คือ รถ 4x2 Type ซึ่งมียอดขายเท่ากับ 679,856 คัน ในปี พ.ศ. 2557 คิดเป็นส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 56.3 รองมา คือ Pick up / Truck (ส่วนแบ่งตลาดเท่ากับร้อยละ 25.9) และ Affordable Energy Saving Cars 4x2 (ส่วนแบ่งตลาดเท่ากับร้อยละ 14.2) ตามลำดับ

สำหรับเดือนมกราคมถึงสิงหาคม ปี พ.ศ. 2558 รถ 4x2 Type ยังคงเป็นที่ต้องการในตลาดรถยนต์อินโดนีเซีย โดยมียอดขาย 364,399 คัน คิดเป็นส่วนแบ่งตลาดเท่ากับร้อยละ 54.3 รองลงมาคือ Pick up / Truck และ Affordable Energy Saving Cars 4x2 ตามลำดับ



ตารางที่ 2-2 ยอดขายรถยนต์และส่วนแบ่งตลาดของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ในอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2555-2558 (ม.ค.-มิ.ย.)

หน่วย : คัน

บริษัทผู้ผลิต	2555		2556		2557		2558 (ม.ค. – มิ.ย.)	
	ยอดขาย	ส่วนแบ่ง ตลาด	ยอดขาย	ส่วนแบ่ง ตลาด	ยอดขาย	ส่วนแบ่ง ตลาด	ยอดขาย	ส่วนแบ่ง ตลาด
Toyota (excludes Lexus)	406,026	36.40%	434,232	35.30%	399,119	33.00%	176,448	30.4%
Daihatsu	162,742	14.60%	185,942	15.10%	185,226	15.30%	97,623	16.8%
Honda	69,320	6.20%	91,493	7.40%	159,147	13.20%	90,268	15.5%
Suzuki	126,577	11.30%	164,006	13.30%	154,923	12.80%	72,598	12.5%
Mitsubishi	148,918	13.30%	157,353	12.80%	141,962	11.80%	67,420	11.6%
Nissan (includes Datsun)	67,143	6.00%	61,119	5.00%	54,309	4.50%	32,875	5.7%
Hino	N/A	N/A	34,207	2.80%	28,493	2.40%	12,352	2.1%
Isuzu	33,165	3.00%	31,527	2.60%	28,278	2.30%	11,421	2.0%
Chevrolet	N/A	N/A	15,649	1.30%	10,018	0.80%	2,750	0.5%
Kia	N/A	N/A	12,121	1.00%	8,936	0.70%	2,217	0.4%
Other (e.g. Mazda, Ford, etc.)	102,339	9.17%	42,255	3.40%	37,608	3.10%	15,135	2.60%
Total	1,116,230	100.00%	1,229,904	100.00%	1,208,019	100.00%	581,107	100.0%

ที่มา : บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมจาก GAIKINDO (The Association of Indonesia Automotive Industry) และ MarkLines Automotive Industry Portal (<http://www.marklines.com/>)



ตารางที่ 2-3 ยอดขายรถยนต์และส่วนแบ่งตลาดของประเภทรถยนต์ในอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2555-2558 (ม.ค.-ส.ค.)

หน่วย : คัน

ประเภทรถยนต์	2555		2556		2557		2558 (ม.ค. – ส.ค.)	
	ยอดขาย	ส่วนแบ่ง ตลาด	ยอดขาย	ส่วนแบ่ง ตลาด	ยอดขาย	ส่วนแบ่ง ตลาด	ยอดขาย	ส่วนแบ่ง ตลาด
Sedan Type	34,221	3.1%	34,199	2.8%	21,614	1.8%	13,364	2.0%
4x2 Type	739,168	66.2%	787,712	64.0%	679,856	56.3%	364,399	54.3%
4x4 Type	7,396	0.7%	6,416	0.5%	5,874	0.5%	6,957	1.0%
Bus	4,472	0.4%	4,054	0.3%	3,834	0.3%	2,589	0.4%
Pick up / Truck	311,609	27.9%	330,907	26.9%	313,243	25.9%	174,480	26.0%
Double Cabin	19,364	1.7%	15,433	1.3%	11,487	1.0%	5,791	0.9%
Affordable Energy Saving Cars 4x2	-	-	51,180	4.2%	172,120	14.2%	104,061	15.5%
Total	1,116,230	100.00%	1,229,901	100.00%	1,208,028	100.00%	671,641	100.0%

ที่มา : บริษัท โพลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมจาก GAIKINDO (The Association of Indonesia Automotive Industry) และ MarkLines Automotive Industry Portal (<http://www.marklines.com/>)



นอกเหนือจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ข้างต้น บริษัทผู้ผลิตรถจักรยานยนต์รายสำคัญในอินโดนีเซีย ได้แก่ Honda, Yamaha, Suzuki, Kawasaki และ TVS โดยจากตารางที่ 2-4 จะพบว่าผู้ผลิตรายสำคัญอันดับ 1 ในตลาดรถจักรยานยนต์อินโดนีเซียที่มีส่วนแบ่งยอดขายมากที่สุดในปี พ.ศ. 2556 คือ Honda ซึ่งมียอดขายเท่ากับ 4,696,999 คัน หรือคิดเป็นส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 60.65 ของยอดขายรถจักรยานยนต์ทั้งหมดในอินโดนีเซียในปีดังกล่าว ส่วนบริษัทที่มียอดขายเป็นอันดับ 2 และ 3 ได้แก่ Yamaha (ส่วนแบ่งเท่ากับร้อยละ 32.19) และ Suzuki (ส่วนแบ่งเท่ากับร้อยละ 5.09)

สำหรับเดือนมกราคมถึงกันยายน ปี พ.ศ. 2557 Honda สามารถจำหน่ายรถจักรยานยนต์ในอินโดนีเซียรวม 3,798,317 คัน คิดเป็นส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 62.47 ของยอดขายทั้งประเทศ ทั้งนี้ จากข้อมูล Indonesian Motorcycle Industry Association (AISI)¹ คาดการณ์ว่า ในปี พ.ศ. 2557 ปริมาณยอดขายรถจักรยานยนต์ทั้งหมดในอินโดนีเซีย จะอยู่ที่ 7,871,995 คัน ซึ่งปรับตัวเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2556 ซึ่งมียอดขายตลอดทั้งปีเท่ากับ 7,743,879 คัน คิดเป็นอัตราการเติบโตเท่ากับร้อยละ 1.65

ตารางที่ 2-4 ยอดขายรถจักรยานยนต์และส่วนแบ่งตลาดของบริษัทผู้ผลิตจักรยานยนต์ ในอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2554-2557 (ม.ค.-ก.ย.)

หน่วย : คัน

บริษัทผู้ผลิต	พ.ศ. 2554		พ.ศ. 2555		พ.ศ. 2556		พ.ศ. 2557 (ม.ค.-ก.ย.)	
	ยอดขาย	ส่วนแบ่งตลาด	ยอดขาย	ส่วนแบ่งตลาด	ยอดขาย	ส่วนแบ่งตลาด	ยอดขาย	ส่วนแบ่งตลาด
Honda	4,273,888	53.34%	4,088,888	57.88%	4,696,999	60.65%	3,798,317	62.47%
Yamaha	3,136,073	39.14%	2,423,854	34.31%	2,492,596	32.19%	1,897,340	31.21%
Suzuki	493,095	6.15%	418,940	5.93%	393,803	5.09%	228,752	3.76%
Other (e.g. Kawasaki, TVS, etc.)	109,484	1.37%	132,775	1.88%	160,481	2.07%	155,506	2.56%
Total	8,012,540	100%	7,064,457	100%	7,743,879	100%	6,079,915	100%

ที่มา : บริษัท โบลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมข้อมูลจาก Indonesian Motorcycle Industry Association (AISI) และ Indonesia-Investments (<http://www.indonesia-investments.com/>)

¹ ข้อมูลจาก Reuters (Jan, 2014). (<http://www.reuters.com/article/2015/01/14/indonesia-economy-motorbike-idUSJ9N0RV00N20150114>)



2.1.1.1. ภาพรวมการผลิตของประเทศ

อินโดนีเซียเป็นหนึ่งในประเทศผู้ผลิตยานยนต์ที่สำคัญในภูมิภาคอาเซียน โดยมียอดการผลิตรถยนต์เฉลี่ยกว่า 1 ล้านคันต่อปี ซึ่งปริมาณการผลิตดังกล่าวอยู่ในอันดับที่ 2 ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้รองจากประเทศไทย และมีปริมาณการผลิตรถจักรยานยนต์เฉลี่ยกว่า 7 ล้านคันในแต่ละปี

จากตารางที่ 2-5 ซึ่งแสดงตัวเลขการผลิตดังกล่าวของอินโดนีเซียและประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคเอเชีย โอเชียเนีย ยุโรป อเมริกา และแอฟริกา จะพบว่า แนวโน้มการผลิตรถยนต์และยานยนต์ประเภทต่างๆ ในอินโดนีเซียมีการเติบโตที่ต่อเนื่องนับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552 เป็นต้นมา โดยปริมาณการผลิตดังกล่าวเพิ่มขึ้นจาก 464,816 คัน ในปี พ.ศ. 2552 เป็น 1,298,523 คัน ในพ.ศ. 2557 (คิดเป็นอัตราการเติบโตแบบ CAGR เท่ากับร้อยละ 22.81) นอกจากนี้ ปริมาณการผลิตรถยนต์และยานยนต์ระหว่างปี พ.ศ. 2552-2557 ซึ่งรวมกันเท่ากับ 5,576,160 คัน ยังคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1.16 ของปริมาณการผลิตทั้งหมดของโลก (ในช่วงเวลาเดียวกัน ประเทศไทยมีปริมาณการผลิตเท่ากับ 7,248,774 คัน คิดเป็นร้อยละ 1.51)

ตารางที่ 2-6 แสดงปริมาณการผลิตรถยนต์และยานยนต์ประเภทต่างๆ ของอินโดนีเซีย จำแนกตามรายกลุ่มสินค้า ซึ่งจะพบว่า อินโดนีเซียมีการผลิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเป็นหลัก รองมาคือการผลิตยานยนต์ใช้เพื่อการพาณิชย์ และรถบรรทุก ส่วนรถบัสหรือ รถโดยสารต่างๆ นั้น จะมีการผลิตเพียงปีละไม่กี่พันคันเท่านั้น ทั้งนี้ ในปี พ.ศ. 2552-2557 การผลิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคลของอินโดนีเซียมีมากถึง 4,090,460 คัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 73.36 ซึ่งเกินกว่าสองในสามของปริมาณการผลิตทั้งหมดในอุตสาหกรรม



ตารางที่ 2-5 ปริมาณการผลิตรถยนต์และยานยนต์ประเภทต่าง ๆ ปี พ.ศ. 2552-2557

หน่วย : คัน

ประเทศ/กลุ่มประเทศ	ปี พ.ศ.						ปริมาณการ ผลิตรวม ปี พ.ศ. 2552-2557	ส่วนแบ่งการผลิต โลก ระหว่างปี พ.ศ. 2552-2557	อัตราการเติบโตแบบ CAGR ของการผลิต ระหว่าง ปี พ.ศ.2552-2557
	2552	2553	2554	2555	2556	2557			
โลก	61,762,324	77,583,519	79,880,920	84,239,381	87,507,027	89,930,670	480,903,841	100.00%	7.80%
เอเชีย-โอเชียเนีย	31,760,155	40,930,255	40,576,318	43,709,131	45,816,600	47,372,100	250,164,559	52.02%	8.32%
ออสเตรเลีย	227,283	244,007	224,193	226,502	215,926	180,311	1,318,222	0.27%	-4.52%
จีน	13,790,994	18,264,761	18,418,876	19,271,808	22,116,825	23,722,890	115,586,154	24.04%	11.46%
อินเดีย	2,641,550	3,557,073	3,927,411	4,174,713	3,898,425	3,840,160	22,039,332	4.58%	7.77%
ญี่ปุ่น	7,934,057	9,628,920	8,398,630	9,943,077	9,630,181	9,774,558	55,309,423	11.50%	4.26%
เกาหลีใต้	3,512,926	4,271,741	4,657,094	4,561,766	4,521,429	4,524,932	26,049,888	5.42%	5.19%
อินโดนีเซีย	464,816	702,508	838,388	1,065,557	1,206,368	1,298,523	5,576,160	1.16%	22.81%
มาเลเซีย	489,269	567,715	533,695	569,620	601,407	596,600	3,358,306	0.70%	4.05%
ฟิลิปปินส์	50,419	65,625	53,921	55,360	52,260	60,220	337,805	0.07%	3.62%
ไทย	999,378	1,644,513	1,457,798	2,429,142	2,457,057	1,880,007	10,867,895	2.26%	13.47%
เวียดนาม	32,969	42,286	31,181	40,470	338,720	379,223	864,849	0.18%	62.99%
เอเชีย-โอเชียเนียอื่นๆ	1,616,494	1,941,106	2,035,131	1,371,116	778,002	1,114,676	8,856,525	1.84%	-7.16%
ยุโรป	17,057,293	19,794,758	20,954,156	19,857,396	19,922,621	20,382,459	117,968,683	24.53%	3.63%
อเมริกา	12,531,425	16,343,430	17,793,809	20,086,458	21,131,287	21,284,523	109,170,932	22.70%	11.18%
แอฟริกาใต้	413,451	515,076	556,637	586,396	636,519	708,348	3,416,427	0.71%	11.37%
อื่นๆ	-	-	-	-	-	183,240	183,240	0.04%	N/A

ที่มา : บริษัท โบลีเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมข้อมูลจาก OICA



ตารางที่ 2-6 การผลิตรถยนต์และยานยนต์ของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2552-2557 จำแนกตามกลุ่มสินค้า

หน่วย : คัน

กลุ่มสินค้า	ปี พ.ศ.						ปริมาณการผลิตรวม ปี พ.ศ. 2552-2557	ส่วนแบ่งการผลิตของประเทศ ระหว่างปี พ.ศ. 2552-2557	อัตราการเติบโตแบบ CAGR ของการผลิต ระหว่างปี พ.ศ. 2552-2557
	2552	2553	2554	2555	2556	2557			
ทั้งหมด	464,816	702,508	838,388	1,065,557	1,206,368	1,298,523	5,576,160	100.00%	22.81%
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (Passenger cars)	352,172	496,524	562,250	743,501	924,753	1,011,260	4,090,460	73.36%	23.49%
ยานยนต์เพื่อการพาณิชย์ (Light commercial vehicles)	54,550	101,648	151,421	169,747	140,167	156,970	774,503	13.89%	23.54%
รถบรรทุก (Heavy trucks)	55,766	100,230	120,522	147,010	136,746	125,610	685,884	12.30%	17.63%
รถบัส (Buses and coaches)	2,328	4,106	4,195	5,299	4,702	4,683	25,313	0.45%	15.00%

ที่มา : บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมข้อมูลจาก OICA



ในส่วนของการผลิตรถจักรยานยนต์ในอินโดนีเซีย พบว่า อินโดนีเซียมีปริมาณการผลิตรถจักรยานยนต์ในปี พ.ศ. 2557 เท่ากับ 7,926,104 คัน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2548 ซึ่งอยู่ที่ 5,113,487 คัน โดยเฉพาะระหว่างปี พ.ศ. 2552-2557 ปริมาณการผลิตจักรยานยนต์ของอินโดนีเซียรวมกันเท่ากับ 44,027,824 คัน และมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (อัตราการเติบโตแบบ CAGR) เท่ากับร้อยละ 6.14 (ตารางที่ 2-7)

ตารางที่ 2-7 ปริมาณการผลิตรถจักรยานยนต์ในอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2548-2557

หน่วย : คัน

ปี พ.ศ.	ปริมาณการผลิตรถจักรยานยนต์ทั้งหมด
2548	5,113,487
2549	4,458,886
2550	4,722,521
2551	6,264,265
2552	5,884,021
2553	7,395,390
2554	8,006,293
2555	7,079,721
2556	7,736,295
2557	7,926,104

ที่มา : บริษัท โมลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมข้อมูลจาก Indonesian Motorcycle Industry Association (AISI)

2.1.1.2. ภาพรวมการค้าของประเทศ

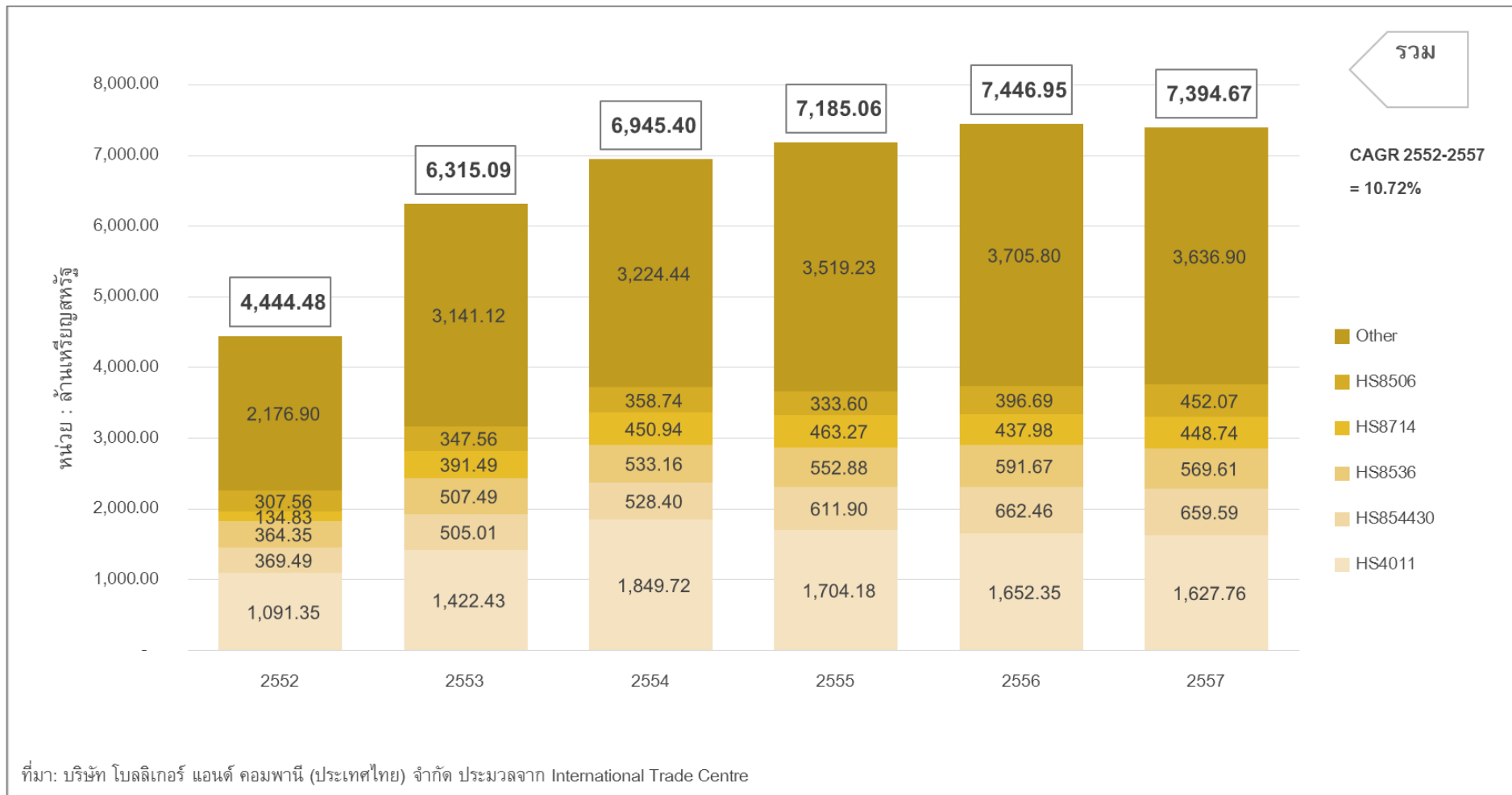
➤ การค้าของสาธารณรัฐอินโดนีเซียกับตลาดโลก

การส่งออก

ระหว่างปี พ.ศ. 2552-2557 อินโดนีเซียมีการส่งออกสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์เพิ่มขึ้นจากเดิม 4,444.48 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2552 เป็น 7,394.67 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2557 คิดเป็นอัตราการเติบโตแบบ CAGR เท่ากับร้อยละ 10.72 ดังแสดงในภาพที่ 2-2



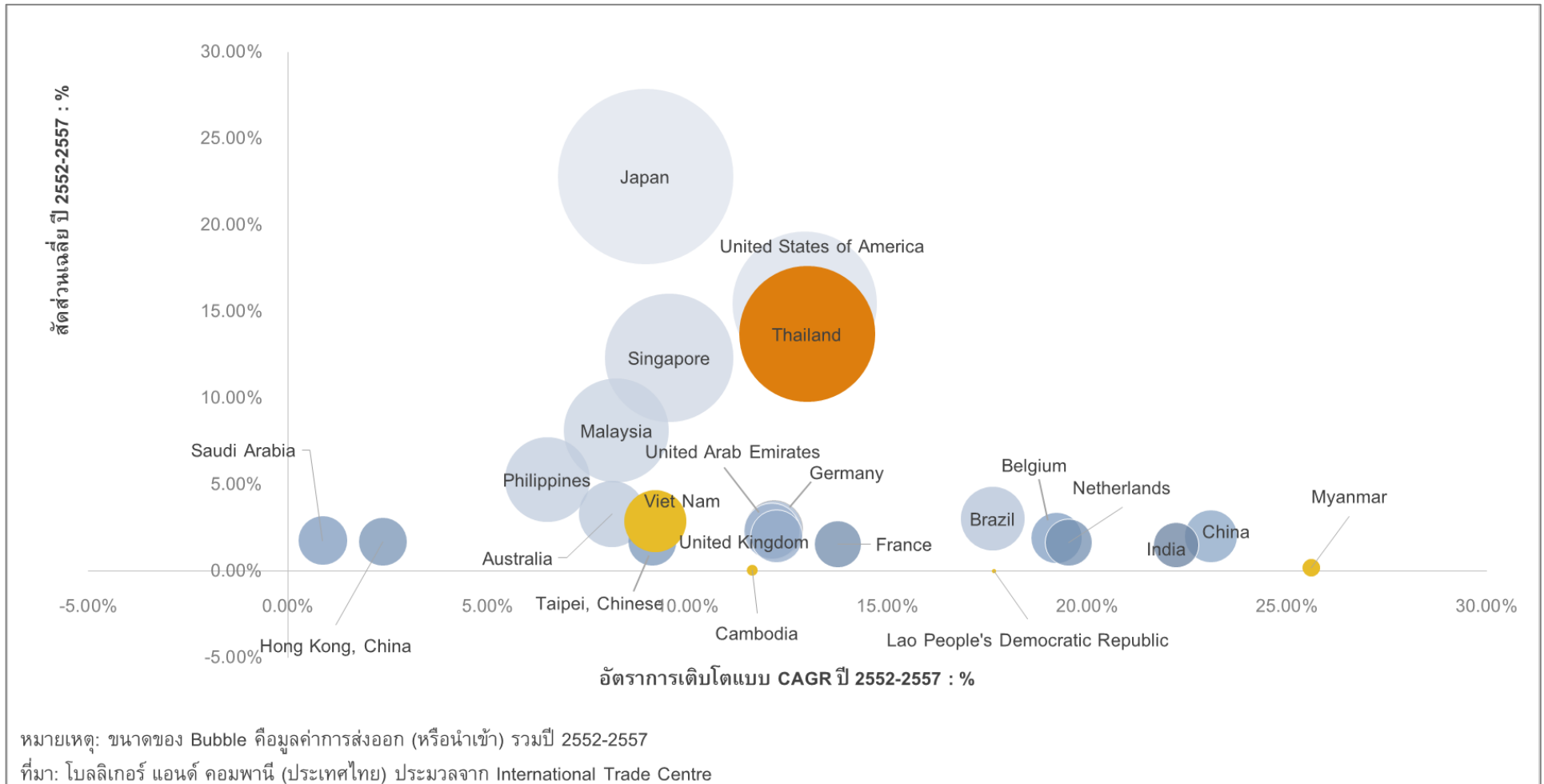
ภาพที่ 2-2 มูลค่าการส่งออกทั้งหมดของสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2552-2557



ทั้งนี้ อินโดนีเซียมีการส่งออกไปยังญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา ไทย สิงคโปร์ และมาเลเซีย เป็นสัดส่วนมากที่สุดใน 5 อันดับแรก (ภาพที่ 2-3) และสินค้าส่งออกสำคัญของอินโดนีเซีย ได้แก่ ยางนอก ชุดสายไฟรถยนต์ เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้าและแผงวงจรไฟฟ้าในรถยนต์ ส่วนประกอบและอุปกรณ์ต่างๆ ของยานยนต์ และแบตเตอรี่รถยนต์ ดังแสดงในตารางที่ 2-8



ภาพที่ 2-3 ตลาดส่งออกสำคัญสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2552-2557



ตารางที่ 2-8 สินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ที่ส่งออก 5 อันดับแรกของอินโดนีเซีย

(หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

สินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ที่ส่งออกเป็นหลักของอินโดนีเซีย				
No	Hs Code	รายการสินค้า	มูลค่าการส่งออกของอินโดนีเซีย ทั้งหมดปี พ.ศ. 2552-2557	คิดเป็นสัดส่วน (ร้อยละ)
	All Products	ทุกสินค้าในอุตสาหกรรม	39,731.64	100.00
1	HS4011	ยางนอกชนิดล้อรถ ที่เป็นของใหม่	9,347.79	23.53
2	HS854430	ชุดสายไฟรถยนต์	3,336.85	8.40
3	HS8536	เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้าสำหรับตัดต่อหรือป้องกัน วงจรไฟฟ้าหรือสำหรับต่อกับวงจรไฟฟ้าหรือต่อภายใน วงจรไฟฟ้า (เช่น สวิตช์ รีเลย์ ฟิวส์ เครื่องกำจัด- กระแสเซอร์จ ปลั๊ก เต้ารับ กระจุบหลอดไฟฟ้า และ ขั้วต่ออื่น ๆ ก่องขุมสายไฟฟ้า) สำหรับแรงดันไฟฟ้า ไม่เกิน 1,000 โวลต์ รวมทั้งขั้วต่อสำหรับเส้นใยนำแสง สำหรับกลุ่มเส้นใยนำแสงหรือสำหรับเคเบิล-เส้นใยนำแสง	3,119.15	7.85
4	HS8714	ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานยนต์ตามประเภทที่ 87.11 ถึง 87.13	2,327.24	5.86
5	HS8506	เซลล์ปรุวมุขุมและแบตเตอรี่ปรุวมุขุม	2,196.22	5.53

ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลจาก International Trade Centre (ITC)

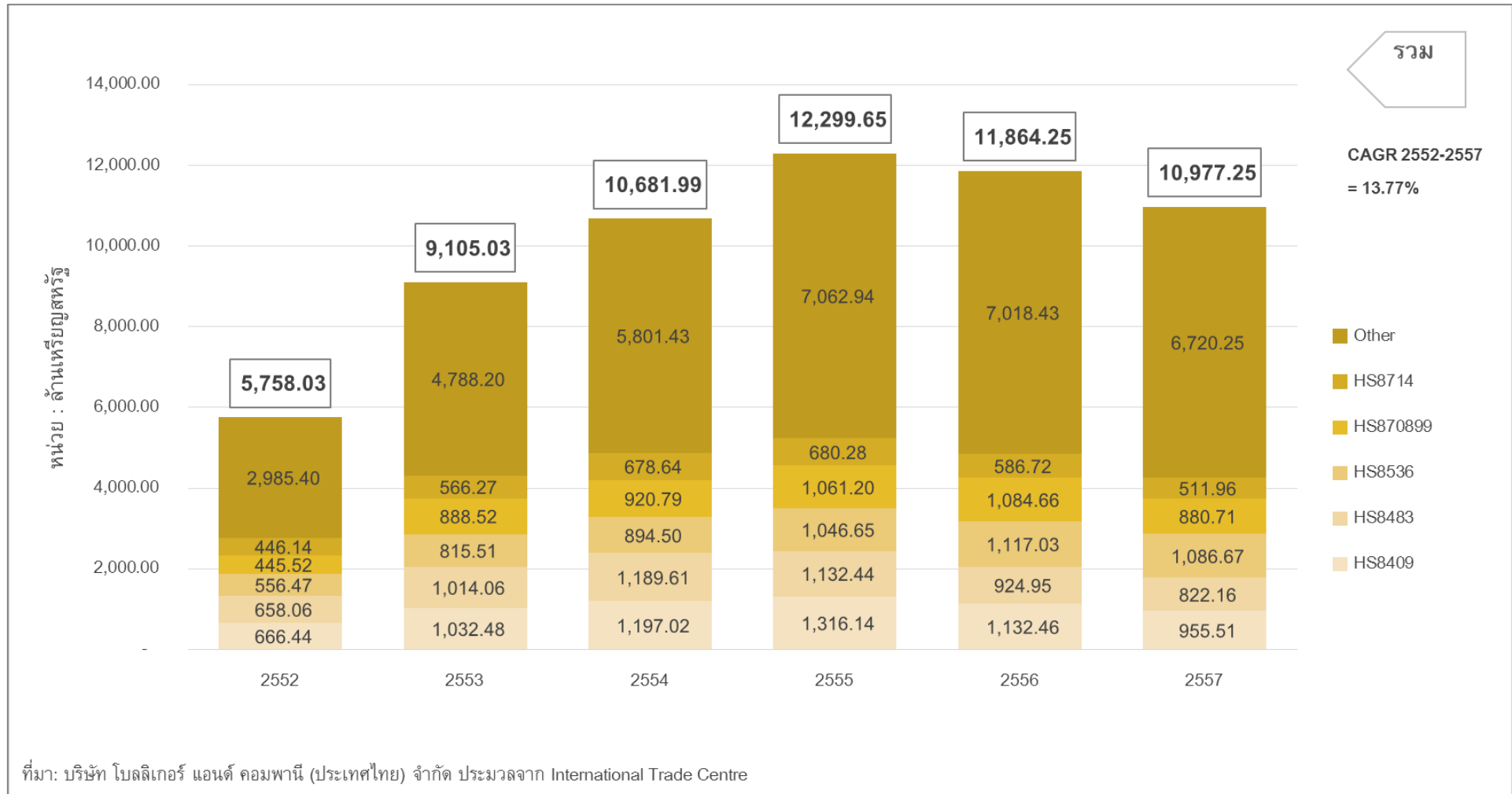
การนำเข้า

ในช่วงปี พ.ศ. 2552-2557 อินโดนีเซียมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยของการนำเข้าสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์อยู่ที่ร้อยละ 13.77 โดยมูลค่าการนำเข้าเพิ่มขึ้นจาก 5,758.03 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2552 เป็น 10,977.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2557 ดังแสดงในภาพที่ 2-4

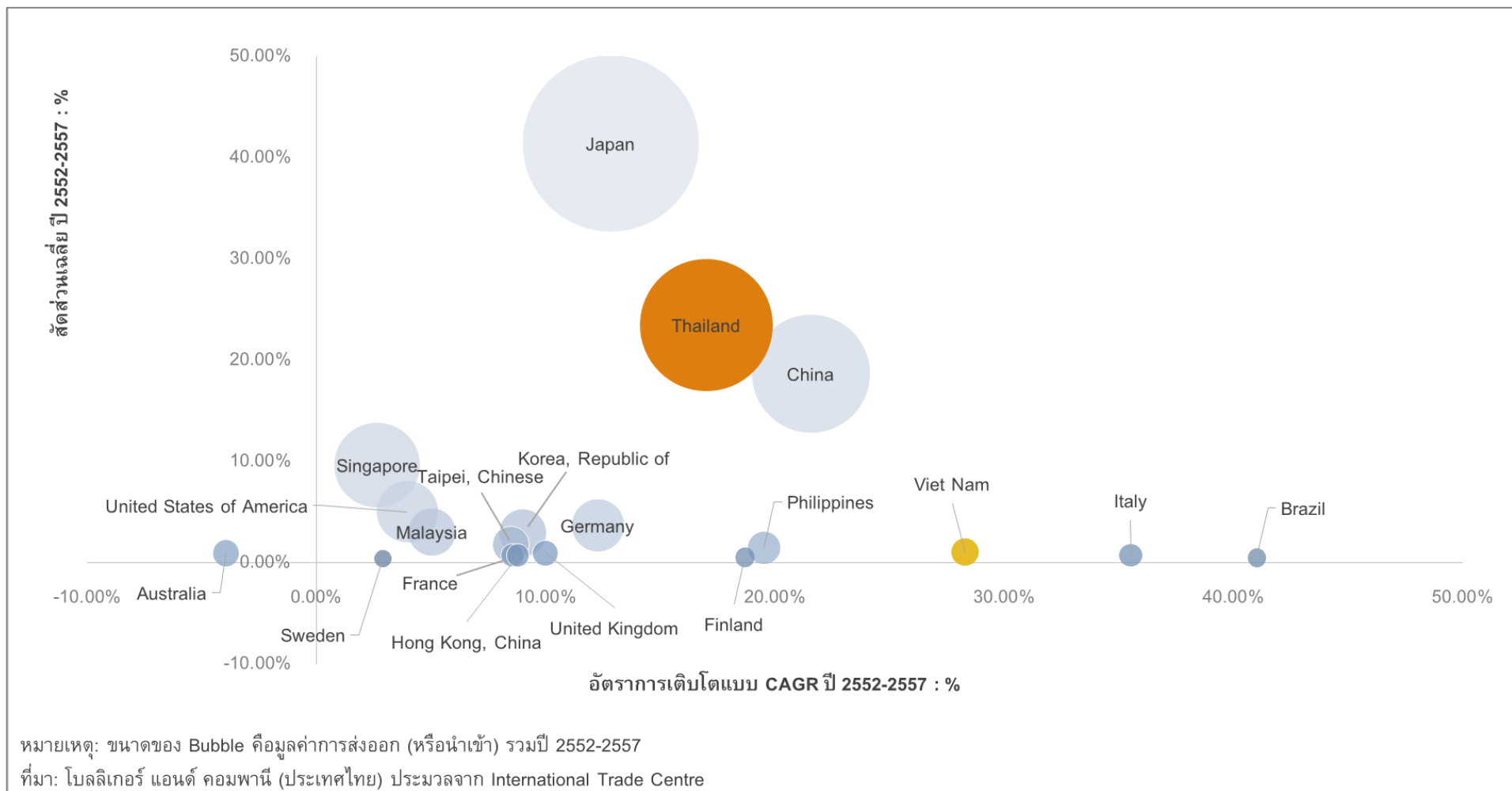
ทั้งนี้ อินโดนีเซียมีการนำเข้าจากแหล่งนำเข้าหลัก 5 อันดับแรก ได้แก่ ญี่ปุ่น ไทย จีน สิงคโปร์ และสหรัฐอเมริกา (ภาพที่ 2-5) และสินค้านำเข้าสำคัญของอินโดนีเซีย ได้แก่ เผลา ส่วนประกอบและอุปกรณ์ต่างๆ ของยานยนต์ และเครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้าและแผงวงจรไฟฟ้าในรถยนต์ (ตารางที่ 2-9)



ภาพที่ 2-4 มูลค่าการนำเข้าทั้งหมดของสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2552-2557



ภาพที่ 2-5 แหล่งนำเข้าสำคัญสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2552-2557



ตารางที่ 2-9 สินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ที่นำเข้า 5 อันดับแรกของอินโดนีเซีย

(หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

สินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ที่นำเข้าเป็นหลักของอินโดนีเซีย				
No	Hs Code	รายการสินค้า	มูลค่าการนำเข้าของอินโดนีเซีย ทั้งหมด ปี พ.ศ. 2552-2557	คิดเป็นสัดส่วน (ร้อยละ)
	All Products	ทุกสินค้าในอุตสาหกรรม	60,686.20	100.0
1	HS8409	ส่วนประกอบที่เหมาะสมสำหรับใช้เฉพาะ หรือส่วนใหญ่ใช้กับเครื่องยนต์ตามประเภทที่ 84.07 หรือ 84.08	6,300.05	10.38
2	HS8483	เพลาส่งกำลัง (รวมถึงเพลาลูกเบี้ยว และเพลาช้อเหวี่ยง) และข้อเหวี่ยง ตู๊กตาและเพลาชาฟต์แบร์ริง เกียร์และเครื่องเกียร์ บอลล์สกรูหรือโรลเลอร์สกรู กระปุกเกียร์และเครื่องเปลี่ยนความเร็วอื่น ๆ รวมถึงทอร์คคอนเวอร์เตอร์ ล้อตุนแรงและพูลเลย์ รวมทั้งพูลเลย์บล็อก คลัตช์และประกบเพลลา (รวมถึงข้อตอยูนีเวอร์แชล)	5,741.27	9.46
3	HS8536	เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้าสำหรับตัดต่อหรือป้องกันวงจรไฟฟ้าหรือสำหรับต่อกับวงจรไฟฟ้าหรือต่อภายในวงจรไฟฟ้า (เช่น สวิตช์-รีเลย์ ฟิวส์ เครื่องกำจัดกระแสเซอร์จ ปลั๊ก เต้ารับ กระจับหลอดไฟฟ้า และขั้วต่ออื่น ๆ กล้องขุมสายไฟฟ้า) สำหรับแรงดันไฟฟ้าไม่เกิน 1,000 โวลต์ รวมทั้งขั้วต่อสำหรับเส้นใยนำแสง สำหรับกลุ่มเส้นใยนำแสงหรือสำหรับเคเบิล-เส้นใยนำแสง	5,516.83	9.09
4	HS870899	ชิ้นส่วนอื่น ๆ	5,281.38	8.70
5	HS8714	ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานยนต์ตามประเภทที่ 87.11 ถึง 87.13	3,470.01	5.72

ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลจาก International Trade Centre (ITC)

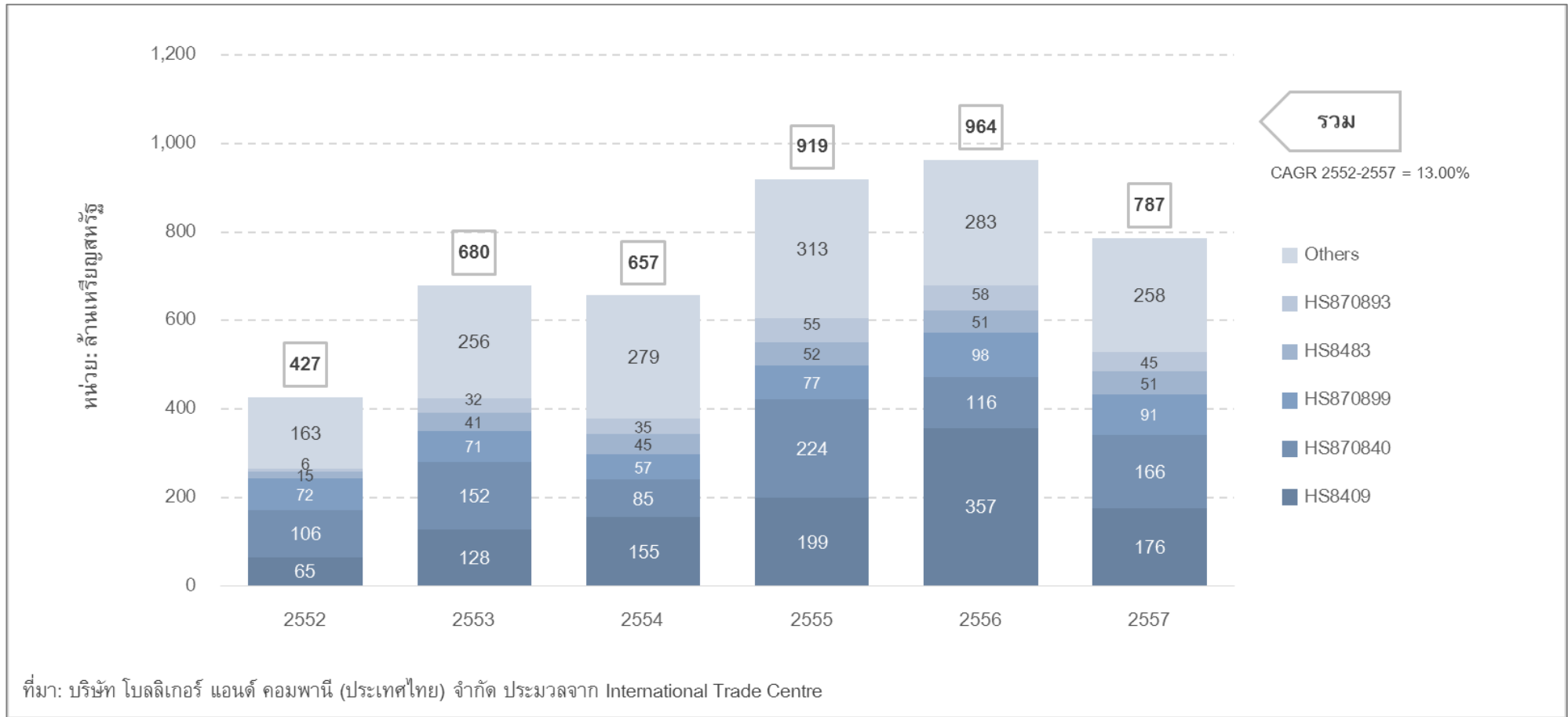
➤ การค้าของสาธารณรัฐอินโดนีเซียกับประเทศไทย

การส่งออก

ระหว่างปี พ.ศ. 2552-2557 อินโดนีเซียมีการส่งออกสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์มายังประเทศไทยเพิ่มขึ้นจากเดิม 427 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2552 เป็น 787 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2557 คิดเป็นอัตราการเติบโตแบบ CAGR เท่ากับร้อยละ 13.00 (ภาพที่ 2-6) ทั้งนี้สินค้าสำคัญที่อินโดนีเซียส่งออกมายังไทย ได้แก่ ส่วนประกอบเครื่องยนต์ กระปุกเกียร์ ชิ้นส่วนต่าง ๆ เพลาส่งกำลัง รวมไปถึงคลัตช์และส่วนประกอบ (ตารางที่ 2-10)



ภาพที่ 2-6 มูลค่าการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของอินโดนีเซียไปยังไทย ปี พ.ศ. 2552-2557



ตารางที่ 2-10 สินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ที่ส่งออกไปยังไทย 5 อันดับแรกของอินโดนีเซีย

(หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

สินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ที่ส่งออกไปยังไทยเป็นหลักของอินโดนีเซีย				
No	Hs Code	รายการสินค้า	มูลค่าการส่งออกของอินโดนีเซียไปยังไทยทั้งหมด ปี พ.ศ. 2552-2557	คิดเป็นสัดส่วน (ร้อยละ)
	All Products	ทุกสินค้าในอุตสาหกรรม	4,433.37	100.00
1	HS8409	ส่วนประกอบที่เหมาะสมสำหรับใช้เฉพาะ หรือส่วนใหญ่ใช้กับเครื่องยนต์ตามประเภทที่ 84.07 หรือ 84.08	1,079.55	24.35
2	HS870840	กระปุกเกียร์	849.17	19.15
3	HS870899	ชิ้นส่วนอื่นๆ	466.42	10.52
4	HS8483	เพลาส่งกำลัง (รวมถึงเพลาลูกเบี้ยว และเพลาช้อเหวี่ยง) และข้อเหวี่ยง ตูกดาและเพลนชาฟต์แมริง เกียร์และเครื่องเกียร์ บอลล์สกรูหรือโรลเลอร์สกรู กระปุกเกียร์และเครื่องเปลี่ยนความเร็วอื่นๆ รวมถึงทอร์คคอนเวอร์เตอร์ ล้อตุนแรงและพูลเลย์ รวมทั้งพูลเลย์ บล็อก คลัตช์และประกบเพลลา (รวมถึงข้อต่อยูนิเวอร์แซล)	255.18	5.76
5	HS870893	คลัตช์และส่วนประกอบ	230.08	5.19

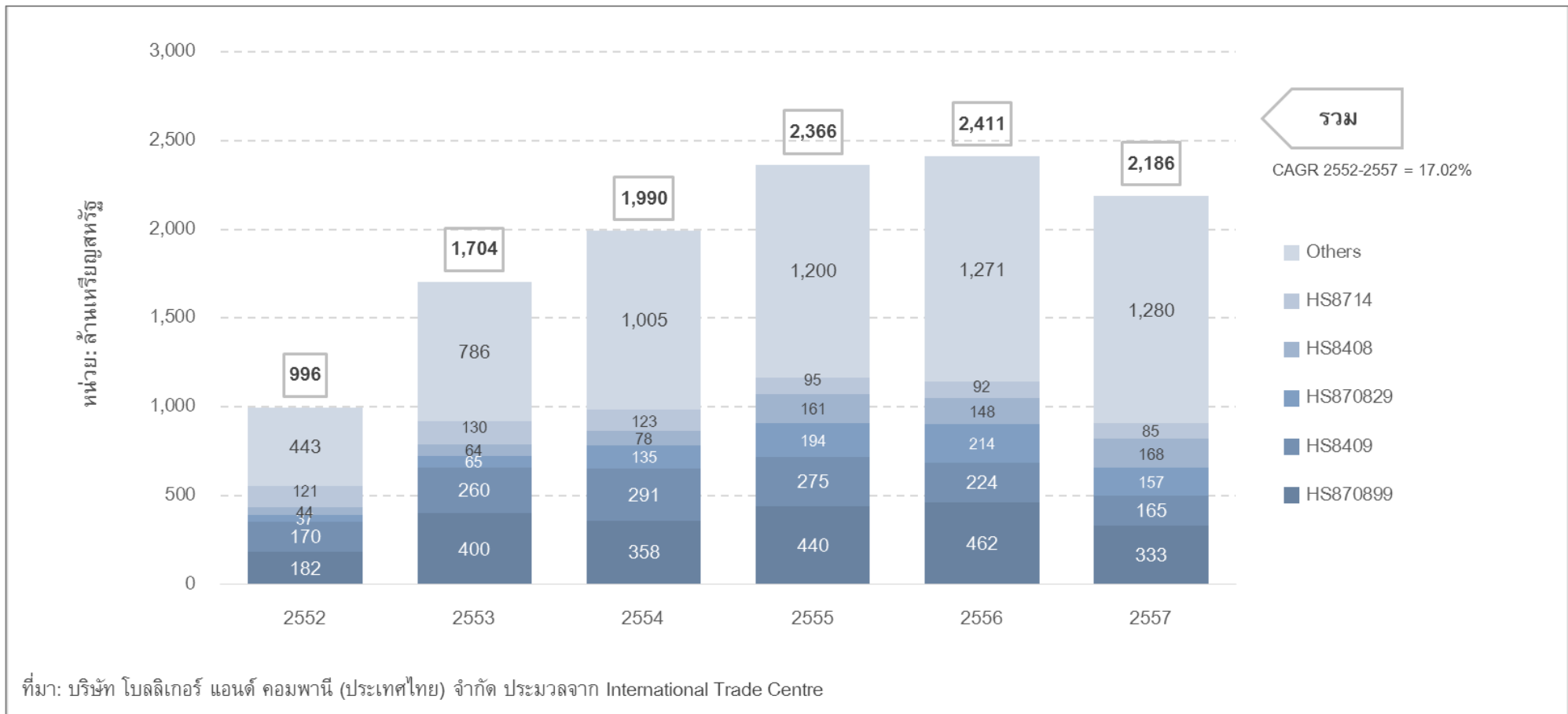
ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลจาก International Trade Centre (ITC)

การนำเข้า

ในด้านการนำเข้าสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์จากประเทศไทย อินโดนีเซียมีการนำเข้าสินค้าดังกล่าวจากไทยในปี พ.ศ. 2557 คิดเป็นมูลค่าเท่ากับ 2,186 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเติบโตขึ้นจากปี พ.ศ. 2552 ที่มีมูลค่าการนำเข้าอยู่ที่ 996 ล้านดอลลาร์สหรัฐเท่านั้น โดยอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (อัตราการเติบโตแบบ CAGR) ของการนำเข้าดังกล่าวอยู่ที่ร้อยละ 17.02 (ภาพที่ 2-7) โดยสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ที่อินโดนีเซียนำเข้าจากไทยมากที่สุด 5 อันดับแรก ในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2552-2557 ได้แก่ ชิ้นส่วนอื่นๆ ส่วนประกอบและอุปกรณ์สำหรับเครื่องยนต์ ส่วนประกอบและอุปกรณ์ของตัวถัง เครื่องยนต์สันดาป และส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานยนต์ (ตารางที่ 2-11)



ภาพที่ 2-7 มูลค่าการนำเข้าสินค้าอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของอินโดนีเซียจากไทย ปี พ.ศ. 2552-2557



ตารางที่ 2-11 สินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ที่นำเข้าจากไทย 5 อันดับแรกของอินโดนีเซีย

(หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

สินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ที่นำเข้าจากไทยเป็นหลักของอินโดนีเซีย				
No	Hs Code	รายการสินค้า	มูลค่าการนำเข้าของอินโดนีเซียจากไทยทั้งหมดปี พ.ศ. 2552-2557	คิดเป็นสัดส่วน (ร้อยละ)
	All Products	ทุกสินค้าในอุตสาหกรรม	11,653.48	100.00
1	HS870899	ชิ้นส่วนอื่นๆ	2,174.60	18.66
2	HS8409	ส่วนประกอบที่เหมาะสมสำหรับใช้เฉพาะ หรือส่วนใหญ่ใช้กับเครื่องยนต์ตามประเภทที่ 84.07 หรือ 84.08	1,384.91	11.88
3	HS870829	ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบอื่นๆ ของตัวถัง	801.57	6.88
4	HS8408	เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบชนิดจุดระเบิดด้วยการอัด (เครื่องยนต์ดีเซลหรือกึ่งดีเซล)	662.24	5.68
5	HS8714	ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานยนต์ตามประเภทที่ 87.11 ถึง 87.13	645.56	5.54

ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลจาก International Trade Centre (ITC)

2.1.1.3. ภาพรวมด้านการลงทุน

ในด้านการลงทุน อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่นักลงทุนต่างชาติ โดยเฉพาะบริษัทผู้ผลิตและประกอบรถยนต์สัญชาติญี่ปุ่น เกาหลี และสหรัฐอเมริกา ได้มีการเข้ามาลงทุนจัดตั้งฐานการผลิตและประกอบรถยนต์ในอินโดนีเซียเป็นจำนวนมาก โดยในปี พ.ศ. 2556 มีนักลงทุนชาวต่างชาติเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์มากที่สุดจำนวน 342 โครงการ เป็นมูลค่าเงินลงทุนรวม 3,432 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ส่วนในปี พ.ศ. 2557 นักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุนน้อยลงอยู่ที่ 295 โครงการ เป็นมูลค่าเงินลงทุน 2,061.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยจากตารางที่ 2-12 แม้การลงทุนจากต่างชาติในปี พ.ศ. 2557 จะลดน้อยลงจากปีก่อนหน้า หากแต่เมื่อพิจารณามูลค่าการลงทุนในหลายปีก่อนหน้า (ย้อนกลับไปในปี พ.ศ. 2553) จะพบว่า การลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของอินโดนีเซียมีการเติบโตอย่างก้าวกระโดดจากการเข้ามาลงทุนของชาวต่างชาติ



ตารางที่ 2-12 สถิติจำนวนและมูลค่าโครงการลงทุนของชาวต่างชาติที่เข้ามาลงทุนในอินโดนีเซีย

Statistic of Foreign Direct Investment Realization Based On Capital Investment Activity Report by Sector Q2 2015

NO.	Sector	2010		2011		2012		2013		2014	
		Project	Investment	Project	Investment	Project	Investment	Project	Investment	Project	Investment
I	Primary Sector	428	3,033.9	713	4,883.2	734	5,933.1	1,467	6,471.8	977	6,991.3
1	Food Crops & Plantation	159	751.0	264	1,222.5	261	1,601.9	520	1,605.3	324	2,206.7
2	Livestock	11	25.0	14	21.1	14	19.8	19	11.3	26	30.8
3	Forestry	12	39.4	15	10.3	16	26.9	39	28.8	28	53.3
4	Fishery	19	18.0	29	10.0	31	29.0	69	10.0	47	35.3
5	Mining	227	2,200.5	391	3,619.2	412	4,255.4	820	4,816.4	552	4,665.1
II	Secondary Sector	1,091	3,337.3	1,643	6,789.6	1,714	11,770.0	3,322	15,858.8	3,075	13,019.3
6	Food Industry	194	1,025.7	308	1,104.6	347	1,782.9	797	2,117.7	640	3,139.6
7	Textile Industry	110	154.8	166	497.3	149	473.1	241	750.7	285	422.5
8	Leather Goods & Footwear Industry	30	130.4	59	255.0	73	158.9	91	96.2	102	210.7
9	Wood Industry	31	43.1	29	51.1	38	76.3	59	39.5	61	63.7
10	Paper and Printing Industry	32	46.4	42	257.5	57	1,306.6	103	1,168.9	87	706.5
11	Chemical and Pharmaceutical Industry	159	793.4	223	1,467.4	230	2,769.8	430	3,142.3	377	2,323.4
12	Rubber and Plastic Industry	100	104.3	148	370.0	147	660.3	231	472.2	255	543.9
13	Non Metallic Mineral Industry	8	28.4	46	137.1	48	145.8	138	874.1	104	916.9
14	Metal, Machinery & Electronic Industry	269	589.5	383	1,772.8	364	2,452.6	679	3,327.1	690	2,471.9
15	Medical Preci. & Optical Instru, Watches & Clock Industry	2	-	5	41.9	4	3.4	12	26.1	11	7.2
16	Motor Vehicles & Other Transport Equip. Industry	97	393.8	147	770.1	163	1,840.0	342	3,732.2	295	2,061.3
17	Other Industry	59	27.6	87	64.7	94	100.2	199	111.7	168	151.8
III	Tertiary Sector	1,557	9,843.6	1,986	7,801.7	2,131	6,861.7	4,823	6,286.9	4,833	8,519.2
18	Electricity, Gas & Water Supply	42	1,428.6	64	1,864.9	65	1,514.6	156	2,221.8	118	1,248.8
19	Construction	65	618.4	63	353.7	77	239.6	146	526.8	147	1,383.6
20	Trade & Repair	735	773.6	899	826.0	983	483.6	2,233	606.5	2,339	866.8
21	Hotel & Restaurant	181	346.6	205	242.2	223	768.2	448	462.5	407	513.1
22	Transport, Storage & Communication	87	5,072.1	86	3,798.9	93	2,808.2	198	1,449.9	228	3,000.9
23	Real Estate, Ind. Estate & Business Activities	71	1,050.4	109	198.7	131	401.8	285	677.7	255	1,168.4
24	Other Services	376	553.9	560	517.3	559	645.8	1,357	341.7	1,339	337.5
Total		3,076	16,214.8	4,342	19,474.5	4,579	24,564.7	9,612	28,617.5	8,885	28,529.7

Note :

1. Excluding of Oil & Gas, Banking, Non Bank Financial Institution, Insurance, Leasing, Investment which licenses issued by technical/sectoral agency, Porto Folio as well as Household Investment.
2. Project : Total of Project
3. Investment : Value of Investment in Million US\$.
4. Data received by BKPM until June 30, 2015
5. Total of project in the period of January - June 2015 is the latest position of report during the year 2015

ที่มา: Indonesian Investment Coordination Board (BKPM)



2.1.2. นโยบายและมาตรการจากภาครัฐ

ในปี พ.ศ. 2556 รัฐบาลอินโดนีเซียได้มีการดำเนินนโยบายเพื่อสนับสนุนภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศ โดยมีการลดหย่อนภาษีสรรพสามิตให้กับรถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ Low Cost Green Car (LCGC)² เหลือร้อยละ 0 ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวจะช่วยให้ภาคอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ลักษณะดังกล่าว รวมถึงภาคการผลิตชิ้นส่วน เครื่องยนต์ และส่วนประกอบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องได้รับประโยชน์จากอัตราภาษีที่ลดต่ำลง โดยจากข้อมูล GAIKINDO พบว่า ยอดขายรถยนต์ LCGC ของอินโดนีเซียในปี พ.ศ. 2557 อยู่ที่ 1.4 แสนคัน และมีการคาดการณ์ว่าจะมียอดขายเพิ่มเป็น 2 แสนคัน ในปี พ.ศ. 2558 ซึ่งการเติบโตของตลาด LCGC จะค่อยๆ เพิ่มขึ้น ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลจากการดำเนินนโยบายสนับสนุนรัฐบาล ประกอบกับภาวะระดับน้ำมันและเชื้อเพลิงโลกที่ผันผวน ส่งผลต่อผู้บริโภคในประเทศให้มีการใช้รถยนต์ประเภทประหยัดเชื้อเพลิงมากขึ้น

2.1.3. SWOT ของอุตสาหกรรม

2.1.3.1. จุดแข็ง

อินโดนีเซียมีตลาดแรงงานขนาดใหญ่ ต้นทุนค่าแรงไม่สูงมากนัก และมีทรัพยากรและวัตถุดิบในการผลิตอุตสาหกรรม นอกจากนี้ รัฐบาลอินโดนีเซียยังให้การสนับสนุนและส่งเสริมให้ต่างชาติเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ โดยให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีต่างๆ เพื่อจูงใจ และเปิดโอกาสให้ต่างชาติลงทุนได้ถึง 100% ของการลงทุนทั้งหมด ทำให้มีค่ายรถยนต์/รถจักรยานยนต์ที่มีชื่อเสียงทั่วโลกเริ่มย้ายฐานการผลิตมายังอินโดนีเซียเป็นจำนวนมาก ซึ่งจะทำให้ผู้ประกอบการต่างชาติที่เชี่ยวชาญในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์สนใจที่จะเข้ามาลงทุนในอินโดนีเซียเพิ่มขึ้นตามไปด้วย

2.1.3.2. จุดอ่อน

แรงงานในอินโดนีเซียส่วนใหญ่เป็นแรงงานไร้ฝีมือ ซึ่งขาดความชำนาญและทักษะอยู่พอสมควร ทำให้ในการจัดจ้างแรงงานในโรงงาน จำเป็นจะต้องมีการจัดอบรมหรือเพิ่มทักษะ

² GAIKINDO ได้จำกัดความรถยนต์ LCGC ว่าคือรถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ต่ำกว่า 1,200 cc และมีการใช้เชื้อเพลิงในอัตราตั้งแต่ 20 กิโลเมตรต่อลิตร หรือรถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ต่ำกว่า 1,500 cc และมีการใช้เชื้อเพลิงในอัตราตั้งแต่ 20 กิโลเมตรต่อลิตร นอกจากนี้ การจะได้รับสิทธิประโยชน์จากนโยบายดังกล่าว จำเป็นต้องเป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนด เช่น รถยนต์จะต้องมีสัดส่วนชิ้นส่วนจากอินโดนีเซียเป็นมูลค่าไม่ต่ำกว่าร้อยละ 85 เป็นต้น



อยู่ในขณะเดียวกัน จุดอ่อนอีกประการเป็นผลจากความไม่พร้อมของโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เนื่องจากประเทศเป็นหมู่เกาะจำนวนมาก และโครงสร้างพื้นฐานอย่างถนนและระบบรางยังไม่ได้เชื่อมต่อกันในแต่ละเกาะ (แม้แต่ระหว่างเกาะสำคัญของประเทศก็ตาม) จึงส่งผลทำให้การขนส่งและโลจิสติกส์ภายในประเทศต้องอาศัยการขนส่งทางเรือเป็นสิ่งสำคัญ (หรือขนส่งทางอากาศในบางครั้ง) ความยากลำบากในการขนส่งสินค้าหรือวัตถุดิบต่างๆ ระหว่างเกาะส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ในอินโดนีเซียอยู่ในระดับที่ค่อนข้างสูง

2.1.3.3. โอกาส

อินโดนีเซียมีจำนวนประชากรหนาแน่น คิดเป็นร้อยละ 40 ของประชากรในอาเซียน มีอัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจอยู่ที่ร้อยละ 6-7 ส่งผลให้มีการขยายตัวของชนชั้นกลางเพิ่มมากขึ้น ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีกำลังซื้อสินค้ายานยนต์ จึงทำให้อินโดนีเซียเป็นตลาดที่มีขนาดใหญ่ที่ยังมีความต้องการในประเทศอย่างมาก

ปัจจุบันปริมาณการผลิตรถยนต์และยานยนต์ประเภทอื่นยังเพียงพอต่อความต้องการบริโภคภายในประเทศ รวมทั้งปริมาณการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่ยังไม่เพียงพอสำหรับการประกอบรถยนต์ จึงต้องมีการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์จากหลายประเทศ โดยเฉพาะจากไทย จึงเป็นโอกาสที่ดีที่ผู้ประกอบการไทยที่มีประสบการณ์ในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์มาอย่างยาวนานเข้าไปลงทุนตั้งโรงงานในอินโดนีเซีย เพื่อรองรับการผลิตยานยนต์ของค่ายรถยนต์ที่ต่าง ๆ ที่ย้ายฐานการผลิตเข้าไปลงทุน

2.1.3.4. อุปสรรค

ปัญหาการคอร์รัปชันในประเทศ และอุปสรรคทางภาษา เป็นปัจจัยที่สร้างข้อจำกัดสำหรับนักลงทุนในการเข้าไปดำเนินการหรือประกอบธุรกิจในอินโดนีเซีย นอกจากนี้ เนื่องจากอินโดนีเซียมีการปกครองแบบกระจายอำนาจ จึงทำให้การบริหารจัดการรวมถึงกฎระเบียบและข้อบังคับต่างๆ ในแต่ละพื้นที่มีความแตกต่างกัน แม้ว่า BKPM หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพยายามที่จะประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อสร้างความเป็นบูรณาการ แต่ก็ไม่สามารถทำได้โดยสมบูรณ์ (มิได้เป็น One-Stop Service อย่างแท้จริง) ทำให้ในการจัดตั้งธุรกิจที่ดี หรือการขอใบอนุญาตต่างๆ ในบางอุตสาหกรรม หรือในบางพื้นที่ของประเทศ ผู้ประกอบการที่เข้าไปลงทุนจำเป็นต้องติดต่อกับทาง BKPM ในเบื้องต้นเพื่อขอใบอนุญาตเบื้องต้น ติดต่อกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อขอใบอนุญาตอื่นที่จำเป็น และติดต่อกับหน่วยงาน



ท้องถิ่นเพื่อประสานงานโดยตรง เพื่อให้สามารถเข้าไปลงทุนและประกอบธุรกิจได้โดยไม่มีปัญหา โดยเฉพาะกับกระบวนการในการติดต่อเข้าไปกับหน่วยงานท้องถิ่นถือเป็นเรื่องสำคัญมาก เนื่องจาก ถึงแม้จะได้ใบอนุญาตจากรัฐบาลส่วนกลาง แต่ก็จำเป็นต้องได้รับใบอนุญาต หรือการรับทราบจากรัฐบาลท้องถิ่นและผู้นำชุมชน นอกจากนี้ อาจต้องมีการใกล้เคียงกับผู้ที่อยู่อาศัยอยู่ในพื้นที่ตั้งเดิม หากต้องการจะเข้าไปลงทุนในพื้นที่นั้นจริง

2.1.4. โอกาสในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์สำหรับนักลงทุนไทย

เนื่องจากอินโดนีเซียมีการเพิ่มขึ้นของจำนวนชนชั้นกลางที่มีกำลังซื้อสูงขึ้น ซึ่งส่งผลต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์ที่ผู้บริโภคนิโคโนเซียเริ่มเปลี่ยนจากการใช้รถจักรยานยนต์มาใช้รถยนต์มากขึ้น ขณะที่บริษัทญี่ปุ่นเข้าไปลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์จำนวนมาก แม้อินโดนีเซียได้ตั้งเป้าหมายการเป็นศูนย์กลางผลิตรถยนต์ในภูมิภาคแทนไทย โดยละเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีสินค้านำเข้าในกลุ่มวัตถุดิบและสินค้าชิ้นกลางสำหรับการผลิตเพื่อเอื้อประโยชน์ต่อการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศ และลดภาษีรายได้เป็นพิเศษแก่นักลงทุนที่ผลิตรถยนต์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมทั้งจากแรงขับเคลื่อนของชนชั้นกลางที่ขยายตัว ทำให้ผู้ประกอบการญี่ปุ่นเข้ามาลงทุนในอินโดนีเซียเป็นจำนวนมาก อย่างไรก็ตาม การจะไปถึงขั้นเป็นฐานการผลิตเพื่อส่งออกยานยนต์แทนไทยนั้นคงต้องใช้เวลา เนื่องจากอินโดนีเซียยังไม่พร้อมในเรื่องของโครงสร้างพื้นฐานที่จะมารองรับและขาดแรงงานที่มีทักษะสูง อีกทั้งลักษณะรถยนต์ที่คนอินโดนีเซียนิยมคือ รถประเภทอเนกประสงค์ (MPVs) และรถอเนกประสงค์แบบสปอร์ต (SUV) จึงเป็นตลาดที่แตกต่างจากไทยที่เป็นฐานการผลิตกระบะและรถยนต์อีโคคาร์ จึงน่าจะเป็นโอกาสของไทยในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อรองรับความต้องการยานยนต์จากอินโดนีเซีย ในลักษณะเกื้อหนุนกันมากกว่าที่จะเป็นการแข่งขันกันโดยตรง

ปัจจุบันสิ่งที่เหมือนกันในอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยและอินโดนีเซีย คือ การรับจ้างผลิต และได้รับเทคโนโลยีเฉพาะขั้นการผลิต ยังไม่ถึงขั้นการออกแบบ ดังนั้นข้อได้เปรียบเรื่องขนาดตลาดและแรงงานจะเป็นอาวุธสำคัญที่จะทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ของอินโดนีเซียก้าวกระโดดได้ ในทำนองเดียวกับเส้นทางของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ซึ่งได้วิวัฒนาการมาจนมีโครงสร้างพื้นฐานรองรับ และมีแรงงานที่ได้รับการพัฒนาทักษะมาอย่างต่อเนื่องจนถึงปัจจุบันที่เป็นการผลิตเพื่อส่งออก โดยพื้นที่ที่มีการลงทุนในอุตสาหกรรมนี้ส่วนใหญ่จะกระจุกตัวอยู่บริเวณเกาะชวา โดยเฉพาะทางฝั่งตะวันตกและตะวันออกของประเทศ ซึ่งสาเหตุที่เป็นเช่นนั้นก็เนื่องด้วยระดับโครงสร้างพื้นฐาน ความพร้อมของระบบสาธารณูปโภค ระยะทางจากโรงงานผลิตสู่แหล่งตลาดหรือท่าเรือส่งออก ไม่ห่างไปจากพื้นที่ดังกล่าวที่กลุ่มอุตสาหกรรมเข้าไปลงทุนกันเป็นจำนวนมาก



อย่างไรก็ดี ปัญหาขาดแคลนแรงงานมีฝีมือในประเทศ ถือเป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อ การประกอบธุรกิจชิ้นส่วนยานยนต์เช่นกัน รวมถึงระบบโลจิสติกส์ที่ยังมีการพัฒนาอยู่ในระดับ ที่ไม่สูงนัก ส่งผลทำให้ต้นทุนค่าขนส่งอยู่ในอัตราที่สูง

ทั้งนี้ ประเทศอินโดนีเซียอนุญาตให้ต่างชาติสามารถถือหุ้นได้เกินร้อยละ 51 ในธุรกิจ ยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ทำให้ค่ายบริษัท รถยนต์จำนวนมากได้ย้ายฐานการผลิตไปตั้งในประเทศอินโดนีเซีย และต้องการให้ผู้ประกอบการ ไทยเข้าไปลงทุนในส่วนของการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เพิ่มเติมด้วย เนื่องจากผู้ประกอบการไทย มีความเชี่ยวชาญและชำนาญในการผลิตสินค้าประเภทดังกล่าว ซึ่งคุณภาพสินค้าของผู้ประกอบการไทยมีมาตรฐานที่ทั่วโลกยอมรับ

2.1.5. พื้นที่ที่น่าสนใจต่อการเข้าไปลงทุนสำหรับนักลงทุนไทย

สำหรับพื้นที่ที่น่าสนใจในการเข้าไปลงทุนและประกอบธุรกิจโรงงานผลิตชิ้นส่วน ยานยนต์ในอินโดนีเซีย ได้แก่ เกาะชวา และเกาะสุมาตรา

2.1.5.1. เกาะชวา

พื้นที่เกาะชวามีประชากรอาศัยมากที่สุด มีกรุงจาการ์ตาเป็นเมืองหลวง และเป็นพื้นที่ที่มี ระดับการพัฒนาในโครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภค รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่ เอื้อต่อการเข้าไปจัดตั้งโรงงานผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งต้องมีการพึ่งพาในปัจจัยดังกล่าวข้างต้นใน การดำเนินการผลิตอยู่มาก โดยส่วนที่เหมาะแก่การเข้าไปลงทุนของพื้นที่เกาะชวา และเป็นพื้นที่ที่ น่าสนใจ (Attractive Area) ได้แก่ พื้นที่ชวาตะวันตก (West Java) และชวากลาง (Central Java) เช่น เมืองการาวัง (Karawang) เมืองเบกาซี (Bekasi) เมืองปัวร์วาการ์ตา (Purwakarta) เมืองเซมารัง (Semarang) เป็นต้น ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่ที่มีผู้ประกอบการรถยนต์ โดยเฉพาะบริษัทรถยนต์ ต่างชาติ เข้าไปจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ของบริษัทเป็นฐานการประกอบยานยนต์ อยู่มาก จึงทำให้ต้นทุนในการขนส่งสินค้า (ชิ้นส่วน) เพื่อป้อนให้กับโรงงานประกอบยานยนต์ ดังกล่าวไม่สูงนัก และสะดวกแก่การคมนาคมขนส่งอีกด้วย



ภาพที่ 2-8 แผนที่พื้นที่เกาะชวา ของอินโดนีเซีย



ที่มา : Nations Online (<http://www.nationsonline.org>)



ตารางที่ 2-13 ข้อมูลพื้นฐานของพื้นที่เกาะชวา

ข้อมูลพื้นฐาน	โดยรวมทั้งประเทศ	กรุงจาการ์ต้า	ชาวตะวันตก			ชวากลาง		ชาวตะวันออก
			การาวัง	เบกาซี	บันดุง	ยอร์กยาคาร์ตา	เซมารัง	สุราบายา
ขนาดพื้นที่ (ตารางกิโลเมตร) ^{4/}	1,904,569	664.00	(1,652.20)	210.49	167.67 (2,216.6)	32.5 (1,114.16)	373.70 (3,267.91)	374.8 (1,805.08)
จำนวนประชากร (ล้านคน) ^{2/ 4/}	253.6	11.4	0.3 (2.3)	2.5	2.5 (7.4)	0.6 (2.3)	2.1 (6.0)	3.1 (5.6)
ขนาดเศรษฐกิจ (GRP) (หน่วย : ล้านเหรียญสหรัฐ) ^{1/}	856,100 _{2/}	102,344 _{3/}	จังหวัดชาวตะวันตก 89,688 _{3/}			จังหวัดชวากลาง 51,938 _{3/}		จังหวัดชาวตะวันออก 92,125 _{3/}
ระดับรายได้เฉลี่ยของประชากร (GRP per capita) (หน่วย : เหรียญสหรัฐ) ^{1/}	3,500 _{2/}	8,185.79 _{3/ 5/}	เฉลี่ยในพื้นที่ใน จังหวัดชาวตะวันตก 1,627.21 _{3/ 5/}			1,214.08 _{3/ 5/}	เฉลี่ยในพื้นที่ใน จังหวัดชวากลาง 1,236.07 _{3/ 5/}	เฉลี่ยในพื้นที่ใน จังหวัดชาวตะวันออก 1,852.01 _{3/ 5/}

หมายเหตุ : ^{1/} GRP หรือ GRDP หรือ Gross Regional Domestic Product เป็นตัวเลขขนาดเศรษฐกิจแบ่งตามรายภูมิภาค/จังหวัด/เขต

^{2/} ข้อมูล ณ ปี พ.ศ. 2557

^{3/} ข้อมูล ณ ปี พ.ศ. 2554

^{4/} ตัวเลขนอกวงเล็บเป็นพื้นที่/จำนวนประชากรในเขตตัวเมือง และตัวเลขในวงเล็บเป็นพื้นที่/จำนวนประชากรในเขตของพื้นที่ดังกล่าว

^{5/} ระดับรายได้เฉลี่ยของประชากรบนเกาะชวา (รวมกรุงจาการ์ตา) อยู่ที่ 2,658 เหรียญสหรัฐ (ข้อมูล ณ ปี พ.ศ. 2554)

ที่มา : บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมข้อมูลจากหลายแหล่งข้อมูล



➤ ผู้ประกอบการรายสำคัญในพื้นที่

สำหรับผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์อินโดนีเซีย นั้น เกือบทั้งหมดกระจุกตัวอยู่ในพื้นที่เกาะชวา โดยกระจายอยู่ใน 3 พื้นที่หลัก คือ พื้นที่ทางฝั่งตะวันตกของเกาะชวา พื้นที่ตอนกลางของเกาะชวา และพื้นที่ทางฝั่งตะวันออกของเกาะชวา

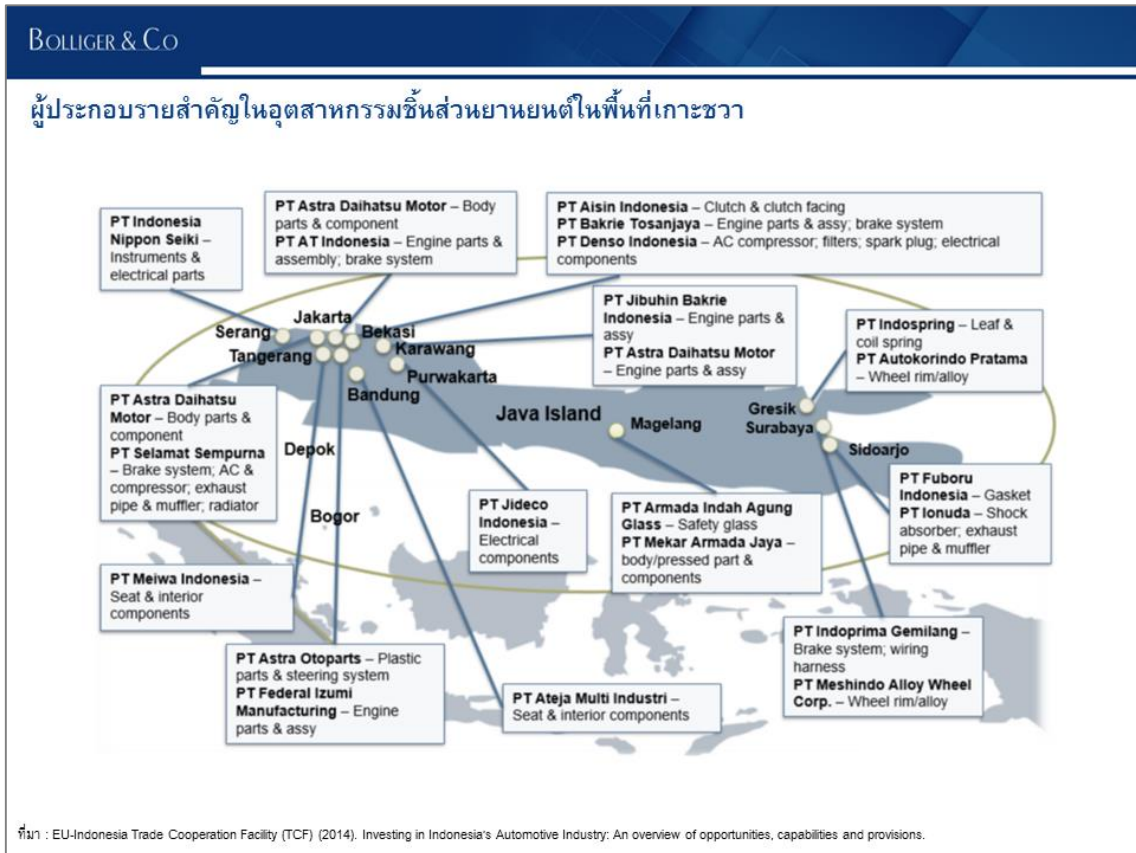
ในพื้นที่ทางฝั่งตะวันตกของเกาะชวา ถือเป็นพื้นที่ที่มีนักลงทุนเข้าไปลงทุนมากที่สุด โดยบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่วนใหญ่เข้าไปจัดตั้งโรงงานในบริเวณกรุงจาการ์ตา การาวัง เบกาซี บันดุง แทงการัง รวมไปถึงปูร์วาการ์ตา และมีส่วนน้อยที่เข้าไปจัดตั้งธุรกิจที่เมืองเซรัง รายชื่อบริษัทที่เข้าไปลงทุน ได้แก่ PT. Astra Daihatsu Motor, PT. Astra Otoparts, PT. AT Indonesia (หรือ PT. Astra Toyota Indonesia)

ในพื้นที่ตอนกลางของเกาะชวา มีเพียงผู้ประกอบการส่วนน้อยที่เข้าไปลงทุน โดย PT. Armada Indah Agung เข้าไปลงทุนผลิตกระจกนิรภัย และ PT. Mekar Armada Jaya เข้าไปลงทุนผลิตโครงรถยนต์ และส่วนประกอบต่างๆ ในเมืองมาเกล็ง (Magelang)

และในพื้นที่ทางฝั่งตะวันออกของเกาะชวา มีผู้ประกอบการเข้าไปลงทุนในเมืองสุบารายา เมือง Gresik และเมือง Sidoarjo อยู่พอสมควร โดยบริษัทที่เข้าไปลงทุน ได้แก่ PT. Indospring, PT. Autokorindo Pratama, PT. Fuboru Indonesia, PT. Lonuda, PT. Indonesia Gemilang และ PT. Meshindo Alloy Wheel Crop.



ภาพที่ 2-9 ผู้ประกอบการรายสำคัญในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในพื้นที่เกาะชวา



2.1.5.2. เกาะสุมาตรา

พื้นที่อีกแห่งที่ผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์อาจจะเข้าไปจัดตั้งโรงงานและธุรกิจคือ อินโดนีเซีย คือพื้นที่เกาะสุมาตรา ทั้งนี้ เกาะดังกล่าวเป็นเกาะที่เป็นแหล่งการทำเหมืองแร่ขนาดใหญ่ของประเทศ โดยเฉพาะทางตอนเหนือและตอนกลางของประเทศ ด้วยเหตุนี้ การเข้าไปจัดตั้งโรงงานผลิตชิ้นส่วน โดยเฉพาะอย่างยิ่งชิ้นส่วนเครื่องจักรทางการเกษตรและยานยนต์ในการทำการเกษตร ในพื้นที่แห่งนี้ ถือว่ามีโอกาสอยู่เช่นกัน นอกจากนี้ ในพื้นที่เกาะสุมาตรายังเป็นแหล่งแร่เหล็ก (Iron Steel) แห่งหนึ่งของอินโดนีเซีย ซึ่งเชื่อได้ว่าจะมีส่วนสนับสนุนการลงทุนในอุตสาหกรรมสนับสนุน เช่น อุตสาหกรรมเหล็กและเหล็กกล้า ซึ่งเป็นวัตถุดิบในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ต่อไปได้

อย่างไรก็ดี ด้วยระดับความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภค รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ในเกาะสุมาตราอาจจะมีได้มีระดับความพร้อมหรือความเอื้ออำนวยที่เทียบเท่ากับพื้นที่ในเกาะชวา โดยเฉพาะทางตอนเหนือของเกาะสุมาตรา จึงทำให้การลงทุนที่



อาจเป็นไปได้ จะต้องเป็นการลงทุนในพื้นที่ทางตอนใต้ของเกาะสุมาตรา เช่น บริเวณจังหวัดสุมาตราใต้ (South Sumatra) จังหวัดจัมบี (Jambi) เป็นต้น

➤ **ผู้ประกอบการรายสำคัญในพื้นที่**

ปัจจุบันยังไม่พบข้อมูลว่ามีผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมยานยนต์หรือชิ้นส่วนยานยนต์ รายสำคัญรายใดเข้าไปจัดตั้งโรงงานในพื้นที่ของเกาะสุมาตรา ถึงแม้เกาะดังกล่าวจะอยู่ไม่ห่างจาก เกาะชวามากนัก แต่เนื่องด้วยลักษณะการลงทุนในอุตสาหกรรมที่กระจุกตัวอยู่แต่ในเกาะชวา จึงทำให้การลงทุนในเกาะสุมาตรายังมีอยู่น้อยสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์และอุตสาหกรรม ชิ้นส่วนยานยนต์ อย่างไรก็ตาม ธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เช่น ศูนย์จัดจำหน่ายรถยนต์/จักรยานยนต์ หรือ ธุรกิจซ่อมบำรุงรถยนต์/จักรยานยนต์ โดยผู้ประกอบการรายย่อย ถือว่ามีเข้าไปลงทุนอยู่บ้างแล้ว



ตารางที่ 2-14 ข้อมูลพื้นฐานของพื้นที่เกาะสุมาตรา

ข้อมูลพื้นฐาน	โดยรวมทั้งประเทศ	ปาเลมบัง	เมดาน	จัมบี	บันดาร์อาเจห์
ขนาดพื้นที่ (ตารางกิโลเมตร) ^{4/}	1,904,569	374.03	265.10 (2,739.90)	103.54	167.67 (2,216.6)
จำนวนประชากร (ล้านคน) ^{2/ 4/}	253.6	7.9	2.1 (4.1)	3.4	2.5 (7.4)
ขนาดเศรษฐกิจ (GRP) (หน่วย : ล้านเหรียญสหรัฐ) ^{1/}	856,100 ^{2/}	18,938 ^{3/}	32,729 ^{3/}	6,594 ^{3/}	8,906 ^{3/}
ระดับรายได้เฉลี่ยของประชากร (GRP per capita) (หน่วย : เหรียญสหรัฐ) ^{1/}	3,500 ^{2/}	2,138.59 ^{3/ 5/}	1,812.89 ^{3/ 5/}	1,572.28 ^{3/ 5/}	1,892.57 ^{3/ 5/}

หมายเหตุ : ^{1/} GRP หรือ GRDP หรือ Gross Regional Domestic Product เป็นตัวเลขขนาดเศรษฐกิจแบ่งตามรายภูมิภาค/จังหวัด/เขต

^{2/} ข้อมูล ณ ปี พ.ศ. 2557

^{3/} ข้อมูล ณ ปี พ.ศ. 2554

^{4/} ตัวเลขนอกวงเล็บเป็นพื้นที่/จำนวนประชากรในเขตตัวเมือง และตัวเลขในวงเล็บเป็นพื้นที่/จำนวนประชากรในเขตของพื้นที่ดังกล่าว

^{5/} ระดับรายได้เฉลี่ยของประชากรบนเกาะสุมาตรา อยู่ที่ 2,866 เหรียญสหรัฐ (ข้อมูล ณ ปี พ.ศ. 2554)

ที่มา : บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมข้อมูลจากหลายแหล่งข้อมูล



2.1.6. บริษัทกรณีศึกษา (Case Study)

➤ PT. Toyota-Astra Motor³

PT. Toyota-Astra Motor เป็นบริษัทในเครือผู้ผลิตรถยนต์รายสำคัญของโลก คือ โตโยต้า ที่ได้เข้าไปลงทุนจัดตั้งฐานการผลิตในอินโดนีเซีย โดยได้เข้าไปร่วมทุนกับบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในอินโดนีเซีย คือ PT. Astra International Tbk (โดยบริษัทชาวอินโดนีเซียดังกล่าวถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 51 ในขณะที่ทางโตโยต้า ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 49)

สำนักงานใหญ่ของโตโยต้าในอินโดนีเซีย (PT. Toyota Motor Manufacturing Indonesia (TMMIN)) ตั้งอยู่ในกรุงจาการ์ตา ทำหน้าที่ดูแลฐานการผลิตที่เข้าไปลงทุนในเมืองต่างๆ ของประเทศ รวมไปถึงประสานงานและรับนโยบายจากบริษัทแม่ที่ญี่ปุ่น ส่วนโรงงานประกอบรถยนต์ของโตโยต้าในอินโดนีเซีย ปัจจุบัน มีด้วยกัน 2 แห่ง ประกอบด้วย

- **โรงงานการาวัง (Karawang Plant)** จัดตั้งขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2539 ในเขตการาวัง มีพื้นที่มากกว่า 1.3 ล้านตารางเมตร (พื้นที่ส่วนของโรงงานประมาณ 3 แสนตารางเมตร) และมีกำลังการผลิตประกอบรถยนต์ได้ประมาณ 1 แสนคันต่อปี โดยกระบวนการผลิตในโรงงานแห่งนี้ เป็นการผลิตทั้งชิ้นส่วนยานยนต์ และประกอบรถยนต์ โดยเน้นไปที่การผลิตเพื่อขายในประเทศและส่งออกไปยังกลุ่มประเทศในตะวันออกกลาง เช่น สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ กาตาร์ บาร์เรน เป็นต้น รวมถึงส่งออกมายังประเทศในภูมิภาคอาเซียน เช่น บรูไนฯ ไทย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ และเวียดนาม ทั้งนี้ รูปแบบการผลิตที่มีในโรงงานแห่งนี้ ได้แก่ การปั๊มขึ้นรูป (Stamping) การเชื่อม (Welding) การพ่นสี (Painting) และการประกอบ (Assembling)
- **โรงงานซุนตาร์ (Sunter Plant)** เป็นโรงงานผลิตชิ้นส่วนและประกอบรถยนต์ เช่นเดียวกับโรงงานการาวัง โดยโรงงานดังกล่าวตั้งอยู่ทางตอนเหนือในเขตกรุงจาการ์ตา โดยรูปแบบการผลิตที่มีในโรงงานแห่งนี้ ประกอบด้วย การปั๊มขึ้นรูป (Stamping) การเชื่อม (Welding) การพ่นสี (Painting) และการประกอบ (Assembling)

³ ข้อมูลจาก <http://www.toyota.astra.co.id/>



โดยจำนวนพนักงานของโตโยต้าอินโดนีเซีย นั้น มีด้วยกันราว 6,700 ตำแหน่ง และสามารถผลิตและประกอบรถยนต์ได้ 155,000 คัน⁴

นอกเหนือจากโรงงานผลิตและสำนักงานใหญ่ที่กล่าวมาข้างต้น โตโยต้าอินโดนีเซีย ยังมีบริษัทที่เป็นตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ของ Toyota ในอินโดนีเซีย อีก 5 บริษัท ได้แก่ PT Astra International, PT New Ratna Motor, PT Agung Automall, PT Hasjrat Abadi และบริษัท NV Hadji Kalla Trd.Co. โดยรถยนต์ Toyota ส่วนหนึ่งที่จัดจำหน่ายในอินโดนีเซีย นั้น เป็นรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ และอีกส่วน เป็นรถยนต์ส่วนที่ได้จากการนำเข้ารถยนต์จากไทยและญี่ปุ่นในบางรุ่น เช่น Toyota Hilux, Toyota Fortuner, Toyota Land Cruiser เป็นต้น

➤ PT. Summit Adyawinsa⁵

PT. Summit Adyawinsa เป็นบริษัทในเครือกลุ่มบริษัทไทยซัมมิทที่ได้เข้าไปลงทุนจัดตั้งฐานโรงงานผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในอินโดนีเซีย โดยได้เข้าไปร่วมทุนกับผู้ประกอบการในอินโดนีเซีย คือ กลุ่มบริษัท Adyawinsa ซึ่งประกอบธุรกิจหลากหลาย ได้แก่ โรงงานผลิตเครื่องจักร อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า ชิ้นส่วนและส่วนประกอบของเครื่องจักร เครื่องยนต์ รวมถึงยานยนต์ ธุรกิจการโรงแรมและรีสอร์ท และธุรกิจสนามกอล์ฟ โดยบริษัทไทยซัมมิทถือครองหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 51

กลุ่มบริษัทไทยซัมมิทถือเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนและส่วนประกอบยานยนต์ (รถยนต์ และจักรยานยนต์) เครื่องใช้ไฟฟ้า และเครื่องจักรต่างๆ (เครื่องจักรกลการเกษตร) ของไทยอันดับต้นๆ ที่ได้มีการกระจายฐานการผลิตออกไปยังอินโดนีเซีย โดยนอกเหนือจากการเข้าไปจัดตั้งโรงงานในอินโดนีเซียแล้ว กลุ่มบริษัทไทยซัมมิทยังมีการเข้าไปประกอบธุรกิจในประเทศอื่นๆ เช่น มาเลเซีย เวียดนาม จีน อินเดีย เช่นกัน

สำหรับโรงงานผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของบริษัทไทยซัมมิทในอินโดนีเซีย ตั้งอยู่ในเมืองการาวัง (Karawang) ภูมิภาคชวาตะวันตก (West Java) โดยเป็นโรงงานผลิตชิ้นส่วนรถยนต์และจักรยานยนต์ และส่งสินค้าให้กับโรงงานประกอบรถยนต์ จักรยานยนต์ และเครื่องจักรทางการเกษตรที่เข้าไปตั้งโรงงานอยู่ในเกาะชวา เช่น Toyota, Daihatsu, Honda, Nissan, Mitsubishi, Isuzu,

⁴ ข้อมูลจำนวนพนักงาน และปริมาณการผลิต เป็นข้อมูล ณ ปี พ.ศ. 2556 รวบรวมจาก Toyota (2014), TOYOTA IN THE WORLD 2013.

⁵ ข้อมูลจาก <http://www.thaisummit.co.th/> และการเข้าพบผู้ประกอบการในการเดินทางไปศึกษาข้อมูลเชิงลึก (Fact Finding) ในอินโดนีเซีย



Hino, Kubota และ Fuzo เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีการผลิตชิ้นส่วนและส่วนประกอบของเครื่องใช้ไฟฟ้า บางส่วนเช่นกัน โดยเทคโนโลยีการผลิตในโรงงานที่การาวังนี้ เป็นการผลิตที่เน้นการปั๊มขึ้นรูป (Stamping) เป็นสำคัญ โดยเครื่องจักรที่ใช้ในการผลิตบางส่วนเป็นการนำเข้ามาจากประเทศไทย และบางส่วนเป็นเครื่องจักรที่มีในอินโดนีเซีย

2.2. การวิเคราะห์เชิงลึกในอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูปของ สาธารณรัฐอินโดนีเซีย

2.2.1. ภาพรวมและความสำคัญของอุตสาหกรรม

อินโดนีเซียมีภูมิประเทศเป็นหมู่เกาะน้อยใหญ่หลายพันเกาะ มีผืนดินมากกว่า 1.9 ล้าน ตารางกิโลเมตร ทำให้มีพื้นที่เพาะปลูกพืชเกษตรกรรมจำนวนมาก อีกทั้งมีผลผลิตในการเพาะปลูกค่อนข้างดีเนื่องจากมีสภาพดินและอากาศที่เหมาะสม โดยการเพาะปลูกส่วนใหญ่อยู่ที่ เกาะชวาและเกาะสุมาตรา ผลผลิตทางการเกษตรที่สำคัญ ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง ข้าวโพด มันเทศ ถั่วลิสง ปาล์มดิบ โกโก้ กาแฟ เป็นต้น

จากข้อมูลของ Statistics Indonesia พบว่า ในปี พ.ศ. 2557 อินโดนีเซียมีพื้นที่เกษตรกรรม ประมาณ 592,800 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 31.2 ของพื้นที่ทั้งหมด นอกจากการปลูกพืชผัก แล้ว พื้นที่ส่วนหนึ่งยังใช้ทำปศุสัตว์ด้วย โดยผลผลิตหลัก ได้แก่ นมสด เนื้อแปรรูป และไข่ไก่ นอกจากนี้ อินโดนีเซียมีความยาวชายฝั่งทะเล ประมาณ 81,000 กิโลเมตร และมีพื้นที่ทางทะเล มากถึง 5.8 ล้านตารางกิโลเมตร สัตว์น้ำที่สำคัญ ได้แก่ ปลาหน้าดิน หมึก ปลาทูน่าทองแถบ ปลาทูน่าครีบน้ำเงิน กุ้งมังกร ปลาฉิวน้ำขนาดเล็ก และสาหร่ายทะเล พื้นที่ทำการประมงที่สำคัญในเขต เศรษฐกิจจำเพาะของอินโดนีเซีย ได้แก่ บริเวณหมู่เกาะนาทูนาในทะเลจีนใต้ ทะเลอาราฟูรา ทะเล สุลาเวสี มหาสมุทรแปซิฟิก และมหาสมุทรอินเดีย

ตารางที่ 2-16 แสดงความสำคัญของอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูปที่มีต่อเศรษฐกิจ อินโดนีเซีย พิจารณาในภาคการผลิต อินโดนีเซียสามารถที่จะผลิตสินค้าทางการเกษตรที่สำคัญ ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง ข้าวโพด มันเทศ และถั่วลิสง ได้ไม่ต่ำกว่า 115 ล้านตันต่อปี ทั้งนี้ ในปี พ.ศ. 2557 สามารถผลิตปาล์มดิบ ได้จำนวน 22,393 ตัน โกโก้ 57.80 ตัน และกาแฟดิบ 31.10 ตัน



ในด้านการค้า อินโดนีเซียมีการส่งออกสินค้าเกษตรและอาหารแปรรูป 34,088 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2557 คิดเป็นร้อยละ 19.36 ของมูลค่าการส่งออกสินค้าทั้งประเทศ ขณะที่การนำเข้าสินค้าเกษตรและอาหารแปรรูป มีการมูลค่า 17,458 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นร้อยละ 9.8 ของมูลค่าการนำเข้าสินค้าทั้งประเทศ ทั้งนี้ อุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูปอินโดนีเซียมีเกษตรกรในภาคการเกษตรกรรม ประมง และป่าไม้ ประมาณ 17 ล้านคน และมีการจ้างงานในอุตสาหกรรมประมาณร้อยละ 40.8 ของแรงงานทั้งหมด

ตารางที่ 2-15 ความสำคัญของอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูปอินโดนีเซีย

ประเด็นความสำคัญ	ปี พ.ศ.		
	2555	2556	2557
ด้านการผลิต			
พืชเกษตรที่สำคัญ (ข้าว มันสำปะหลัง ข้าวโพด มันเทศ และถั่วลิสง) (หน่วย : ล้านตัน)	115.81	116.81	116.31
ปาล์มดิบ (หน่วย:ตัน)	20,181.40	21,325.60	22,393.40
โกโก้ (หน่วย:ตัน)	53.30	55.50	57.80
กาแฟดิบ (หน่วย:ตัน)	29.30	30.50	31.10
ไข่ไก่ (หน่วย:ล้านฟอง)	22.79	24.48	25.98
นมสด (หน่วย:ตัน)	959,731	786,849	798,377
เนื้อสัตว์แปรรูป (ไม่รวมเนื้อปลา เนื้อสัตว์ปีก) (หน่วย:ล้านตัน)	1.13	1.22	1.30
เนื้อสัตว์ปีก (หน่วย:ล้านตัน)	1.50	1.61	1.64
สัตว์น้ำ (หน่วย: ล้านตัน)	15.50	N/A	N/A
ด้านการค้า			
มูลค่าการส่งออกสินค้าเกษตรและอาหารแปรรูปของอินโดนีเซีย (หน่วย : ล้านเหรียญสหรัฐ)	31,527.18	29,903.04	32,790.45
ส่วนแบ่งมูลค่าการส่งออกเกษตรและอาหารแปรรูปต่อการส่งออก ทั้งหมดของอินโดนีเซีย (หน่วย : ร้อยละ)	16.59	16.38	18.63
มูลค่าการนำเข้าสินค้าเกษตรและอาหารแปรรูปของอินโดนีเซีย (หน่วย : ล้านเหรียญสหรัฐ)	15,179.84	15,466.44	15,878.22
ส่วนแบ่งมูลค่าการนำเข้าสินค้าเกษตรและอาหารแปรรูปต่อการ นำเข้าทั้งหมดของอินโดนีเซีย (หน่วย : ร้อยละ)	7.92	8.29	8.91
ด้านการลงทุน			
มูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (หน่วย : ล้านเหรียญสหรัฐ)	3,434	3,744	5,412
สัดส่วนการลงทุนในอุตสาหกรรมต่อการลงทุนทั้งหมดของประเทศ (หน่วย : ร้อยละ)	13.98	13.08	18.97
ด้านอื่นๆ			



ประเด็นความสำคัญ	ปี พ.ศ.		
	2555	2556	2557
พื้นที่เพาะปลูกทางการเกษตรของประเทศ (หน่วย : ตารางกิโลเมตร)	583,300	592,800	592,800
สัดส่วนต่อขนาดเศรษฐกิจของอุตสาหกรรม (หน่วย : ร้อยละ)	19.70	19.27	19.21
จำนวนเกษตรกรในภาคการเกษตรกรรม ประมง และป่าไม้ (ประมาณการ) (หน่วย : ล้านราย)	N/A	N/A	17
สัดส่วนแรงงานในภาคการเกษตร ประมง และป่าไม้ (ประมาณการ) (หน่วย : ร้อยละ)	39.9	39.2	40.8

ที่มา : บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมจากหลายแหล่งข้อมูล

2.2.1.1. ภาพรวมการผลิตของประเทศ

อินโดนีเซียมีภาคการผลิตที่สำคัญ 3 ส่วน ได้แก่ การเพาะปลูกพืช การปศุสัตว์ และการประมง ผลผลิตจากภาคเกษตรกรรมที่สำคัญของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2553-2557 ประกอบด้วย ข้าว มันสำปะหลัง ข้าวโพด มันเทศ และถั่วลิสง ในปี พ.ศ. 2557 มีจำนวนผลผลิตข้าวมากที่สุด ประมาณ 70.8 ล้านตัน คิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (อัตราการเติบโตแบบ CAGR) เท่ากับร้อยละ 0.02

ผลผลิตจากภาคเกษตรกรรมที่เติบโตอย่างมากในช่วงปี พ.ศ. 2553-2557 ได้แก่ ปาล์มดิบ ในปี พ.ศ. 2553 มีผลผลิตจำนวน 17.22 ล้านตัน ต่อมาในปี พ.ศ. 2557 ผลผลิตเพิ่มขึ้นเป็น 22.34 ล้านตัน คิดเป็นอัตราการเติบโตแบบ CAGR เท่ากับร้อยละ 0.07 ไข่ไก่ ในปี พ.ศ. 2553 มีผลผลิตจำนวน 18.91 ล้านฟอง ต่อมาในปี พ.ศ. 2557 ผลผลิตเพิ่มขึ้นเป็น 25.98 ล้านฟอง คิดเป็นอัตราการเติบโตแบบ CAGR เท่ากับร้อยละ 0.08 เนื้อไก่และสัตว์ปีกแปรรูป ในปี พ.ศ. 2553 มีผลผลิตจำนวน 1.18 ล้านตัน ต่อมาในปี พ.ศ. 2557 ผลผลิตเพิ่มขึ้นเป็น 1.64 ล้านตัน คิดเป็นอัตราการเติบโตแบบ CAGR เท่ากับร้อยละ 0.08 เป็นต้น ส่วนสินค้าที่การผลิตกลับมีอัตราการเติบโตที่ลดลงอย่างเห็นได้ชัด ได้แก่ ถั่วลิสง ถั่วเขียว นมสด โกโก้ ชา และมันสำปะหลัง

ส่วนอุตสาหกรรมอาหารแปรรูปที่สำคัญของอินโดนีเซีย ได้แก่ อุตสาหกรรมแปรรูปปาล์ม น้ำมัน อุตสาหกรรมแปรรูปน้ำมันมะพร้าว (อินโดนีเซียผลิตน้ำมันมะพร้าวเป็นอันดับ 2 ของโลกรองจากฟิลิปปินส์) อุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็ง อุตสาหกรรมแปรรูปเมล็ดกาแฟและโกโก้ (อินโดนีเซียผลิตกาแฟดิบได้เป็นอันดับ 3 ของโลกรองจากประเทศบราซิล และเวียดนาม) เป็นต้น



ตารางที่ 2-16 ปริมาณผลผลิตจากภาคเกษตรกรรมที่สำคัญของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2553-2557

ผลผลิตทางการเกษตร	ปี พ.ศ.					อัตราการเติบโตแบบ CAGR ปี พ.ศ. 2553-2557 (ร้อยละ)
	2553	2554	2555	2556	2557	
ข้าว (หน่วย:ตัน)	66,469,394	65,756,904	69,056,126	71,279,709	70,846,465	0.02
มันสำปะหลัง (หน่วย:ตัน)	23,918,118	24,044,025	24,177,372	23,936,921	23,436,384	-0.01
ข้าวโพด (หน่วย:ตัน)	18,327,636	17,643,250	19,387,022	18,511,853	19,008,426	0.01
มันเทศ (หน่วย:ตัน)	2,051,046	2,196,033	2,483,460	2,386,729	2,382,658	0.04
ถั่วลิสง (หน่วย:ตัน)	779,228	691,289	712,857	701,680	638,896	-0.05
ถั่วเขียว (หน่วย:ตัน)	291,705	341,342	284,257	204,670	244,589	-0.04
ปาล์มดิบ (หน่วย:พันตัน)	17,221.22	18,644.09	20,181.40	21,325.60	22,393.40	0.07
อ้อย (หน่วย:พันตัน)	2,375.10	2,244.15	2,592.60	2,553.50	2,575.40	0.02
ชา (หน่วย:พันตัน)	100.07	95.10	91.70	94.10	91.80	-0.02
โกโก้ (หน่วย:พันตัน)	65.15	67.54	53.30	55.50	57.80	-0.03
กาแฟ (หน่วย:พันตัน)	29.01	22.22	29.30	30.50	31.10	0.02
ไข่ไก่ (หน่วย:ล้านฟอง)	18.91	20.55	22.79	24.48	25.98	0.08
นมสด (หน่วย:ตัน)	909,533	974,694	959,731	786,849	798,377	-0.03
เนื้อสัตว์แปรรูป (ไม่รวมเนื้อปลา เนื้อสัตว์ปีก) (หน่วย:ตัน)	945,637.00	1,027,846.00	1,139,949.00	1,224,402.00	1,299,199.00	0.08
เนื้อสัตว์ปีก (หน่วย:ตัน)	1,187,491.00	1,430,250.00	1,502,140.00	1,613,177.00	1,644,766.00	0.08
สัตว์น้ำ (หน่วย: ตัน)	11,662,000	13,643,000	15,505,000	N/A	N/A	N/A

ที่มา : บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมข้อมูลจาก Statistics Indonesia

2.2.1.2. ภาพรวมการค้าของประเทศ

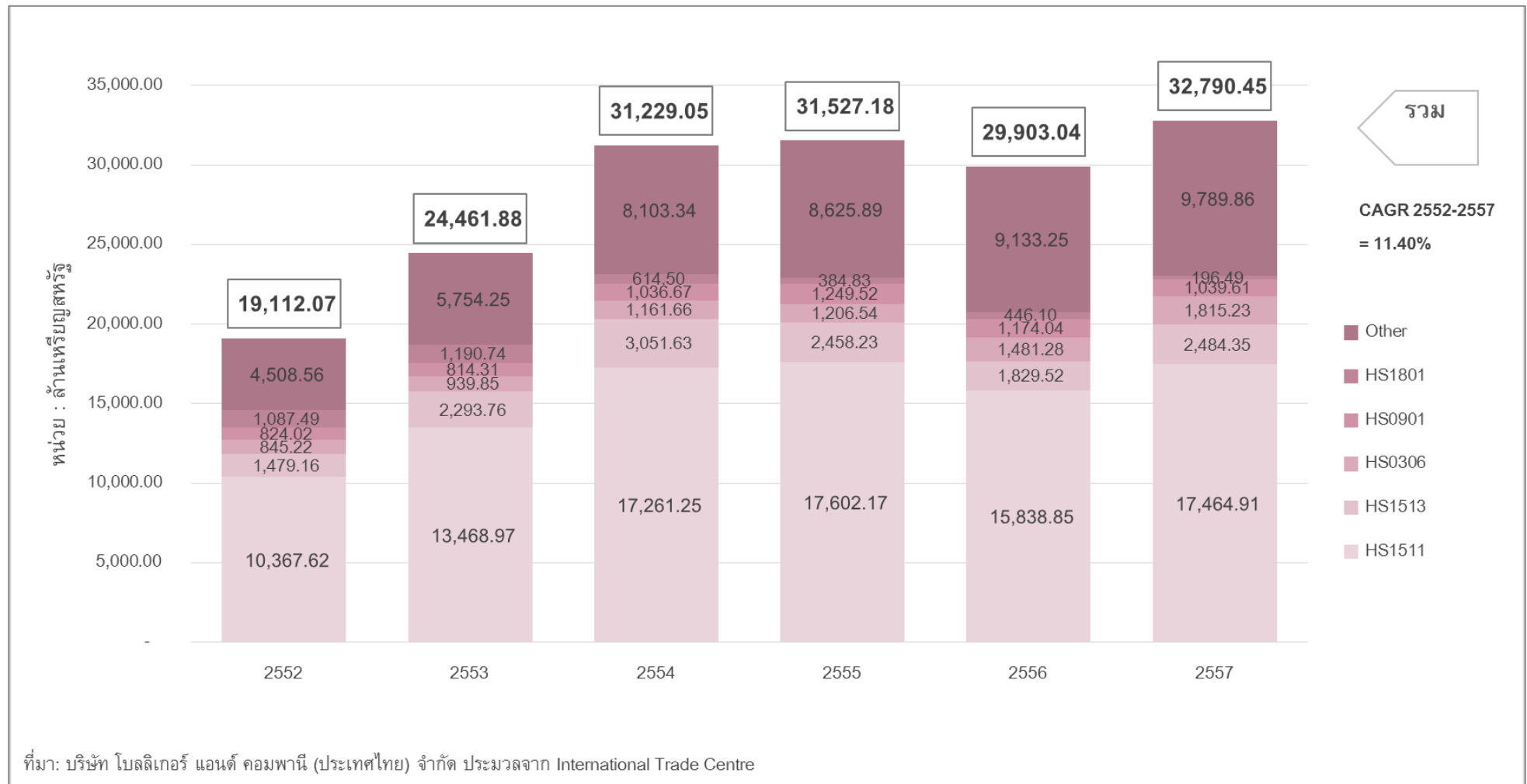
➤ การค้าของสาธารณรัฐอินโดนีเซียกับตลาดโลก

การส่งออก

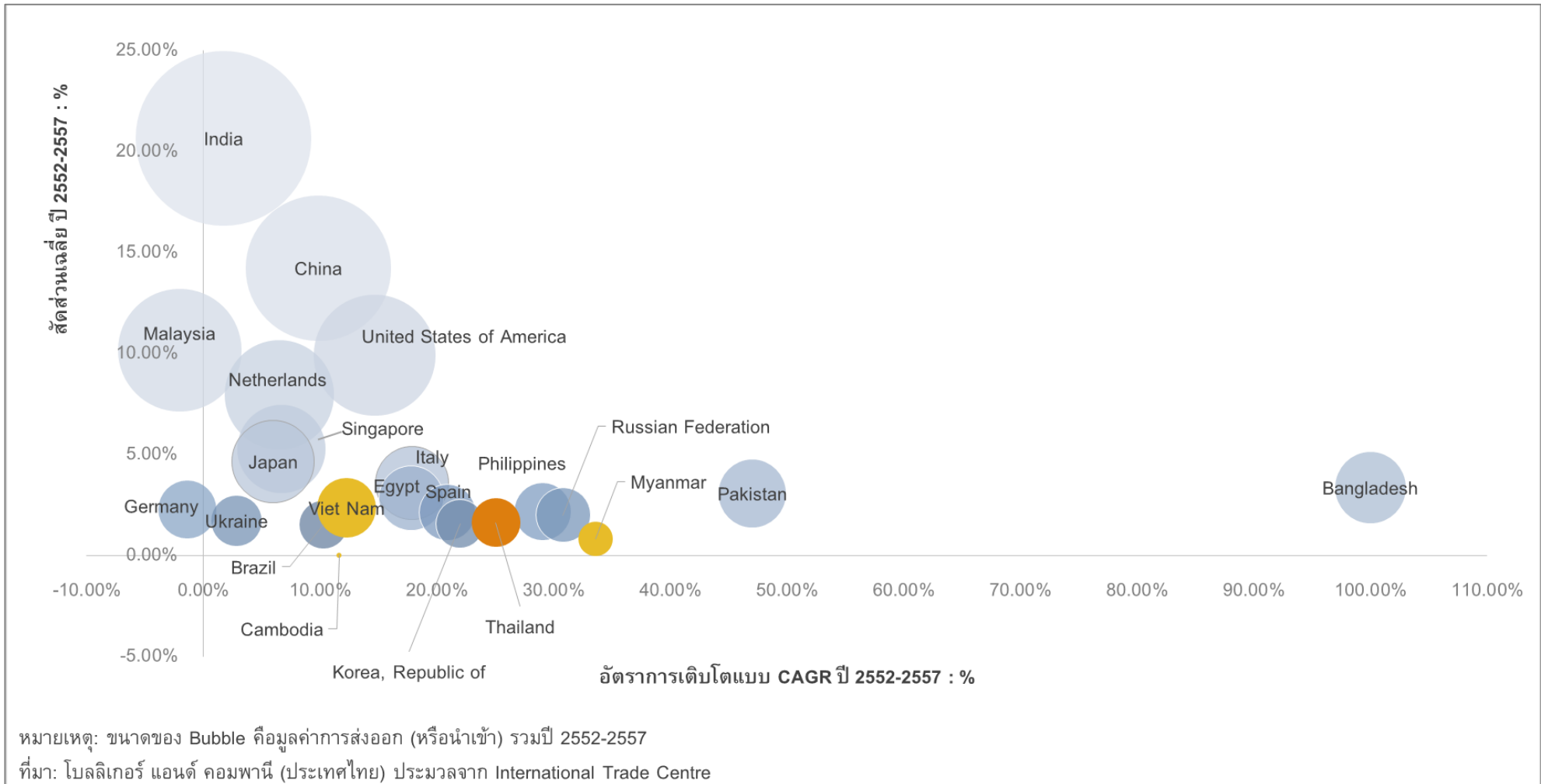
ระหว่างปี พ.ศ. 2552-2557 อินโดนีเซียมีการส่งออกสินค้าเกษตรและอาหารแปรรูปเพิ่มขึ้นจากเดิม 19,112.07 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2552 เป็น 32,790.45 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2557 คิดเป็นอัตราการเติบโตแบบ CAGR เท่ากับร้อยละ 11.40 (ภาพที่ 2-10) ทั้งนี้ อินโดนีเซียมีการส่งออกไปยังอินเดีย จีน มาเลเซีย สหรัฐอเมริกา และเนเธอร์แลนด์ เป็นสัดส่วนมากที่สุด 5 อันดับแรก (ภาพที่ 2-11) และสินค้าส่งออกสำคัญของอินโดนีเซีย ได้แก่ น้ำมันปาล์ม น้ำมันมะพร้าว สัตว์น้ำจำพวกกุ้ง กุ้ง ปู แซ่แข็ง กาแฟ และเมล็ดโกโก้ (ตารางที่ 2-17)



ภาพที่ 2-10 มูลค่าการส่งออกสินค้าเกษตรและอาหารแปรรูปของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2552-2557



ภาพที่ 2-11 ตลาดส่งออกสำคัญสินค้าเกษตรและอาหารแปรรูปของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2552-2557



ตารางที่ 2-17 สินค้าเกษตรและอาหารแปรรูปที่ส่งออก 5 อันดับแรกของอินโดนีเซีย

(หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

สินค้าเกษตรและอาหารแปรรูปที่ส่งออกเป็นหลักของอินโดนีเซีย				
No	Hs Code	รายการสินค้า	มูลค่าการส่งออกของอินโดนีเซีย ทั้งหมด ปี พ.ศ. 2552-2557	คิดเป็นสัดส่วน (ร้อยละ)
	All Products	ทุกสินค้า	169,023.66	100.00
1	HS1511	น้ำมันปาล์มและแฟรกชันของน้ำมันปาล์ม จะทำให้บริสุทธิ์หรือไม่ก็ตาม แต่ต้องไม่ดัดแปลงทางเคมี	92,003.76	54.43
2	HS1513	น้ำมันมะพร้าว น้ำมันเนื้อในเมล็ดปาล์ม น้ำมันบาบาสสุ และแฟรกชันของน้ำมันดังกล่าว จะทำให้บริสุทธิ์หรือไม่ก็ตาม แต่ต้องไม่ดัดแปลงทางเคมี	13,596.65	8.04
3	HS0306	สัตว์น้ำจำพวกครัสตาเซีย จะเอาเปลือกออกหรือไม่ก็ตาม มีชีวิต สด แช่เย็น แช่เย็นจนแข็ง แห้ง ใสเกล็ดหรือแช่น้ำเกลือ และสัตว์น้ำจำพวกครัสตาเซียที่ยังไม่เอาเปลือกออก ซึ่งทำให้สุกโดยการนึ่งหรือต้ม จะแช่เย็น แช่เย็นจนแข็ง แห้ง ใสเกล็ด หรือแช่น้ำเกลือหรือไม่ก็ตาม รวมทั้งสัตว์น้ำจำพวกครัสตาเซียที่ป็นและที่ทำเป็นเฟลเลต ซึ่งเหมาะสำหรับมนุษย์บริโภค	7,449.79	4.41
4	HS0901	กาแฟ จะคั่วหรือแยกกาแฟอื่นออกแล้วหรือไม่ก็ตาม เปลือกและเยื่อของกาแฟ รวมทั้งของที่ใช้แทนกาแฟที่มีกาแฟผสมอยู่ในอัตราส่วนเท่าใดก็ตาม	6,138.17	3.63
5	HS1801	เมล็ดโกโก้ ทั้งเมล็ดหรือที่แตก ดิบหรือคั่ว	3,920.14	2.32

ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลจาก International Trade Centre (ITC)

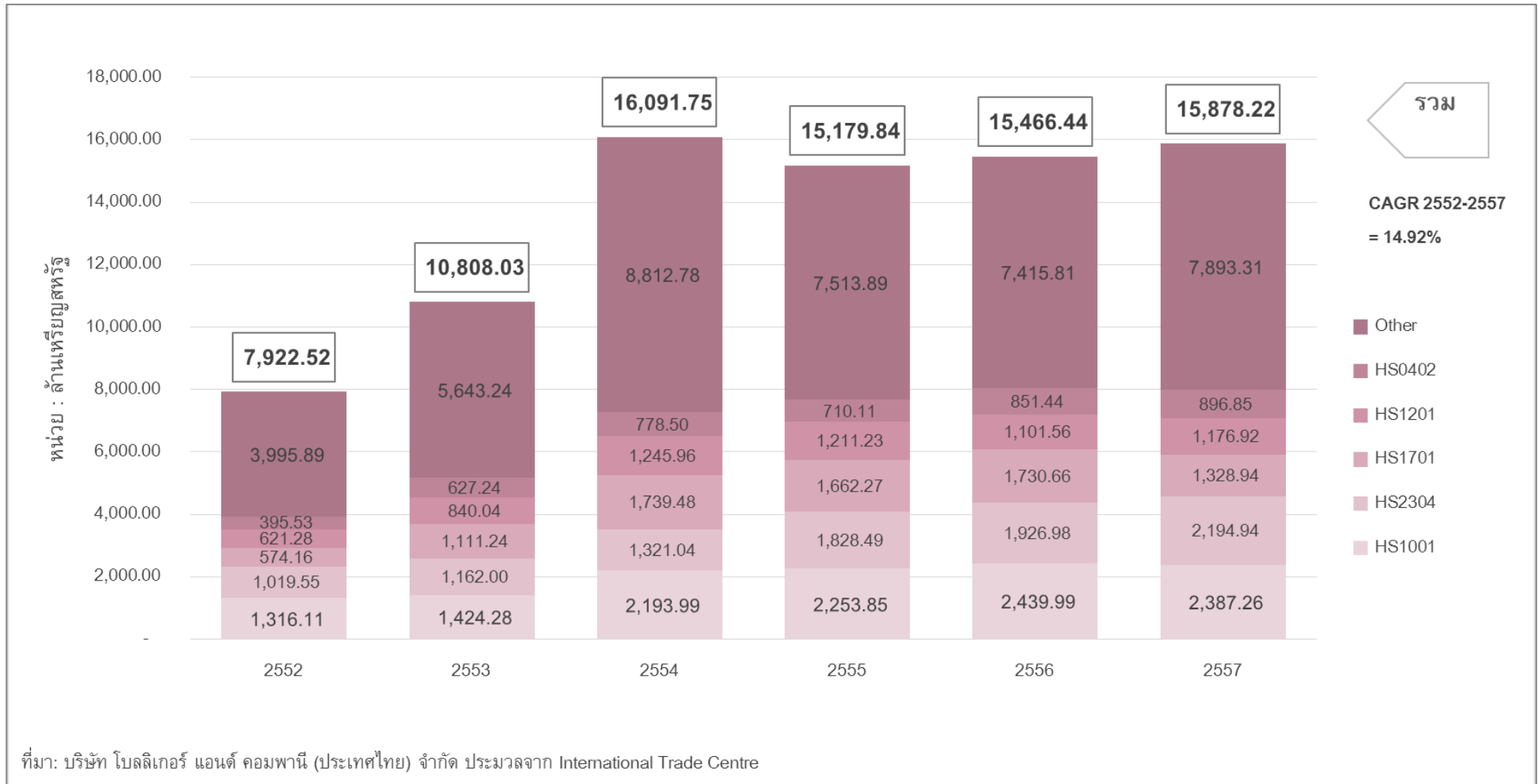
การนำเข้า

สำหรับในฝั่งนำเข้าของอินโดนีเซีย ระหว่างปี พ.ศ. 2552-2557 การนำเข้าสินค้าเกษตรและอาหารแปรรูปมีการเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 14.92 โดยมูลค่าการนำเข้าเพิ่มขึ้นจาก 7,922.52 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2552 เป็น 15,878.22 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2557 (ภาพที่ 2-12)

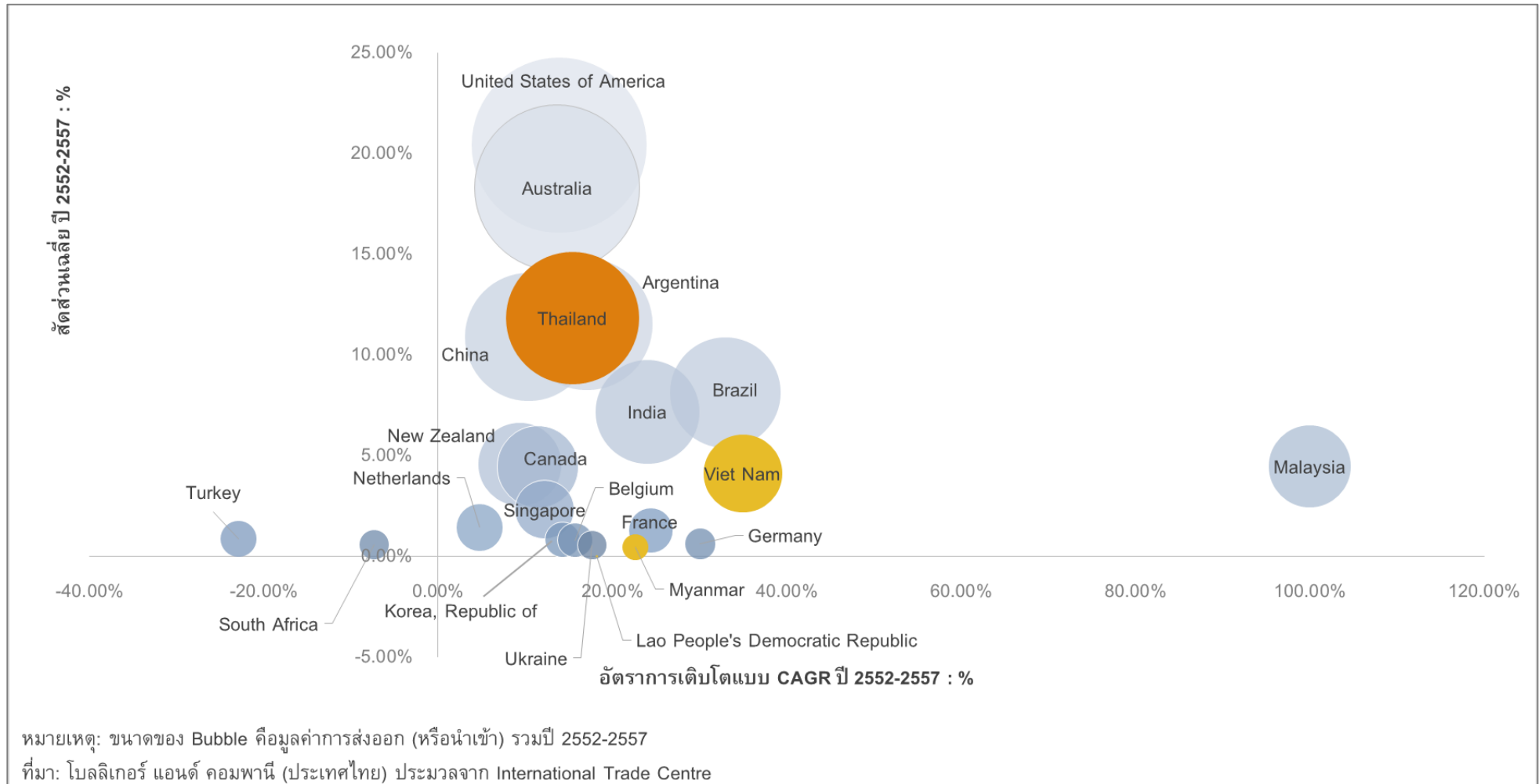
ทั้งนี้ อินโดนีเซียมีการนำเข้าจากแหล่งนำเข้าหลัก 5 อันดับแรก ได้แก่ สหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย ไทย อาร์เจนตินา และจีน (ภาพที่ 2-13) และสินค้านำเข้าสำคัญของอินโดนีเซีย ได้แก่ ข้าวสาลีและเมสลิน กากน้ำมัน น้ำตาล ถั่วเหลือง นมและครีมข้น (ตารางที่ 2-18)



ภาพที่ 2-12 มูลค่าการนำเข้าสินค้าอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูปของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2552-2557



ภาพที่ 2-13 แหล่งนำเข้าสำคัญสินค้าเกษตรและอาหารแปรรูปของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2552-2557



ตารางที่ 2-18 สินค้าเกษตรและอาหารแปรรูปที่นำเข้า 5 อันดับแรกของอินโดนีเซีย

(หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

สินค้าเกษตรและอาหารแปรรูปที่นำเข้าเป็นหลักของอินโดนีเซีย				
No	Hs Code	รายการสินค้า	มูลค่าการนำเข้าของอินโดนีเซีย ทั้งหมด ปี พ.ศ. 2552-2557	คิดเป็นสัดส่วน (ร้อยละ)
	All Products	ทุกสินค้าในอุตสาหกรรม	81,346.80	100.00
1	HS1001	ข้าวสาลีและเมสลิน	12,015.47	14.77
2	HS2304	กากน้ำมัน (ออยล์เค้ก) และกากแข็งอื่น ๆ ที่ได้จากการสกัดน้ำมันถั่วเหลือง จะบดหรือทำเป็นเฟลเลตหรือไม่ก็ตาม	9,453.00	11.62
3	HS1701	น้ำตาลที่ได้จากอ้อยหรือหัวบีต และซูโครสที่บริสุทธิ์ในทางเคมีในลักษณะของแข็ง	8,146.74	10.01
4	HS1201	ถั่วเหลือง จะทำให้แตกหรือไม่ก็ตาม	6,197.00	7.62
5	HS0402	นมและครีม ที่ทำให้เข้มข้น หรือเติมน้ำตาล หรือสารทำให้หวานอื่น ๆ	4,259.66	5.24

ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลจาก International Trade Centre (ITC)

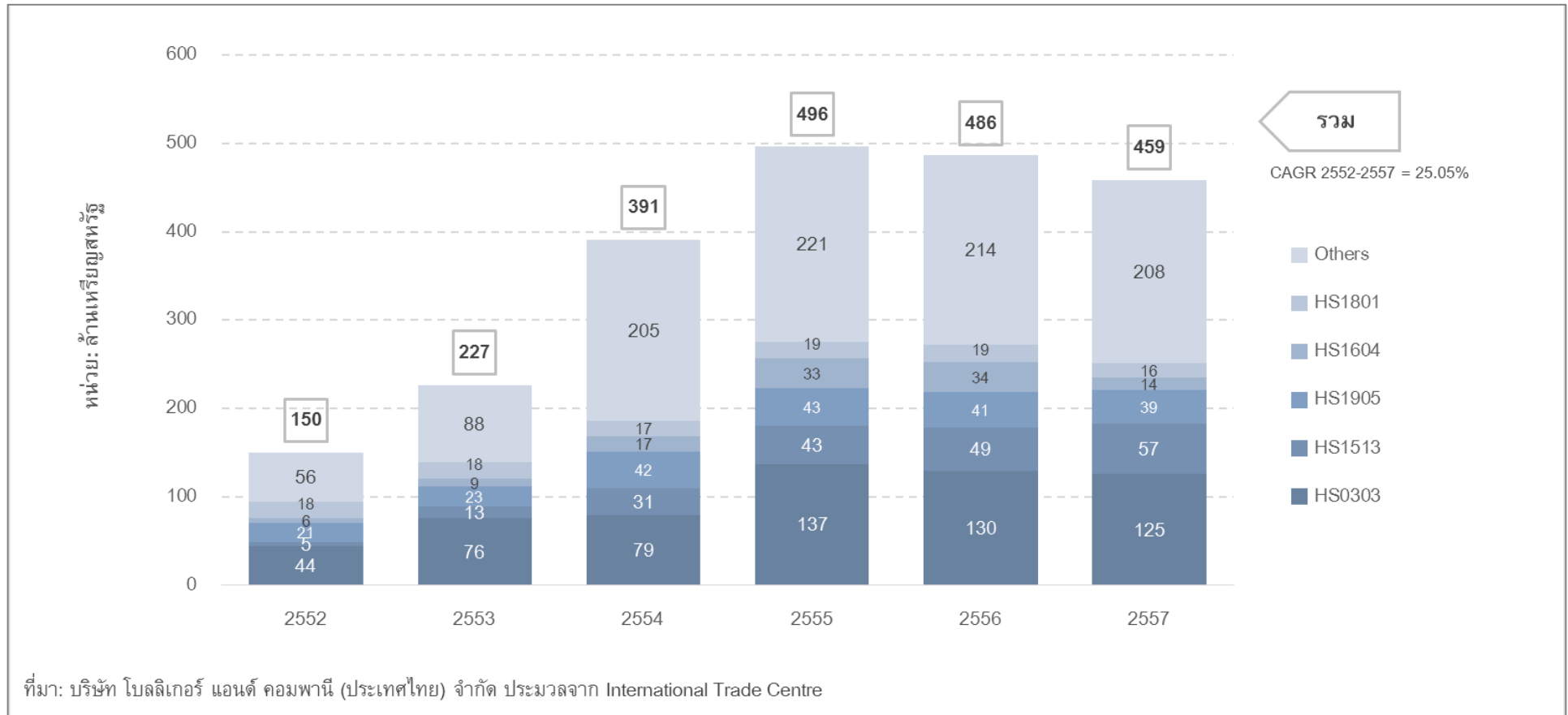
➤ การค้าของสาธารณรัฐอินโดนีเซียกับประเทศไทย

การส่งออก

ระหว่างปี พ.ศ. 2552-2557 อินโดนีเซียมีการส่งออกสินค้าเกษตรและอาหารแปรรูปมายังประเทศไทยเพิ่มขึ้นจากเดิม 150 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2552 เป็น 459 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2557 คิดเป็นอัตราการเติบโตแบบ CAGR เท่ากับร้อยละ 25.05 (ภาพที่ 2-14) ทั้งนี้สินค้าสำคัญที่อินโดนีเซียส่งออกมายังไทย ได้แก่ ปลาแซ่แข็ง ขนมันปิ้งและขนมจำพวกเบเกอรี่ น้ำมันมะพร้าว ปลาปรุงแต่ง และเมล็ดโกโก้ (ตารางที่ 2-19)



ภาพที่ 2-14 มูลค่าการส่งออกสินค้าเกษตรและอาหารแปรรูปของอินโดนีเซียไปยังไทย ปี พ.ศ. 2552-2557



ตารางที่ 2-19 สินค้าเกษตรและอาหารแปรรูปที่ส่งออกไปยังไทย 5 อันดับแรกของอินโดนีเซีย

(หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

สินค้าเกษตรและอาหารแปรรูปที่ส่งออกมายังไทยเป็นหลักของอินโดนีเซีย				
No	Hs Code	รายการสินค้า	มูลค่าการส่งออกของอินโดนีเซียไปยังไทยทั้งหมดปี พ.ศ. 2552-2557	คิดเป็นสัดส่วน (ร้อยละ)
	All Products	ทุกสินค้า	2,209.93	100.00
1	HS0303	ปลา แช่เย็นจนแข็ง	590.69	26.73
2	HS1905	ขนมปัง เพสทรี เค้ก บิสกิตและขนมจำพวกเบเกอรี่อื่น ๆ จะมีโกโก้หรือไม่ก็ตาม คอมมิวนิแควเพอร์ แคปซูลชนิดที่เหมาะสมสำหรับบรรจุยา ซิลลิงเวเฟอร์ ไรซ์เปเปอร์ และผลิตภัณฑ์ที่คล้ายกัน	207.68	9.40
3	HS1513	น้ำมันมะพร้าว น้ำมันเนื้อในเมล็ดปาล์ม น้ำมันบาบาสู และแฟรกชันของน้ำมันดังกล่าว จะทำให้บริสุทธิ์หรือไม่ก็ตาม แต่ต้องไม่ดัดแปลงทางเคมี	197.97	8.96
4	HS1604	ปลาปรุงแต่ง	112.81	5.10
5	HS1801	เมล็ดโกโก้ ทั้งเมล็ดหรือที่แตก ดิบหรือคั่ว	107.83	4.88

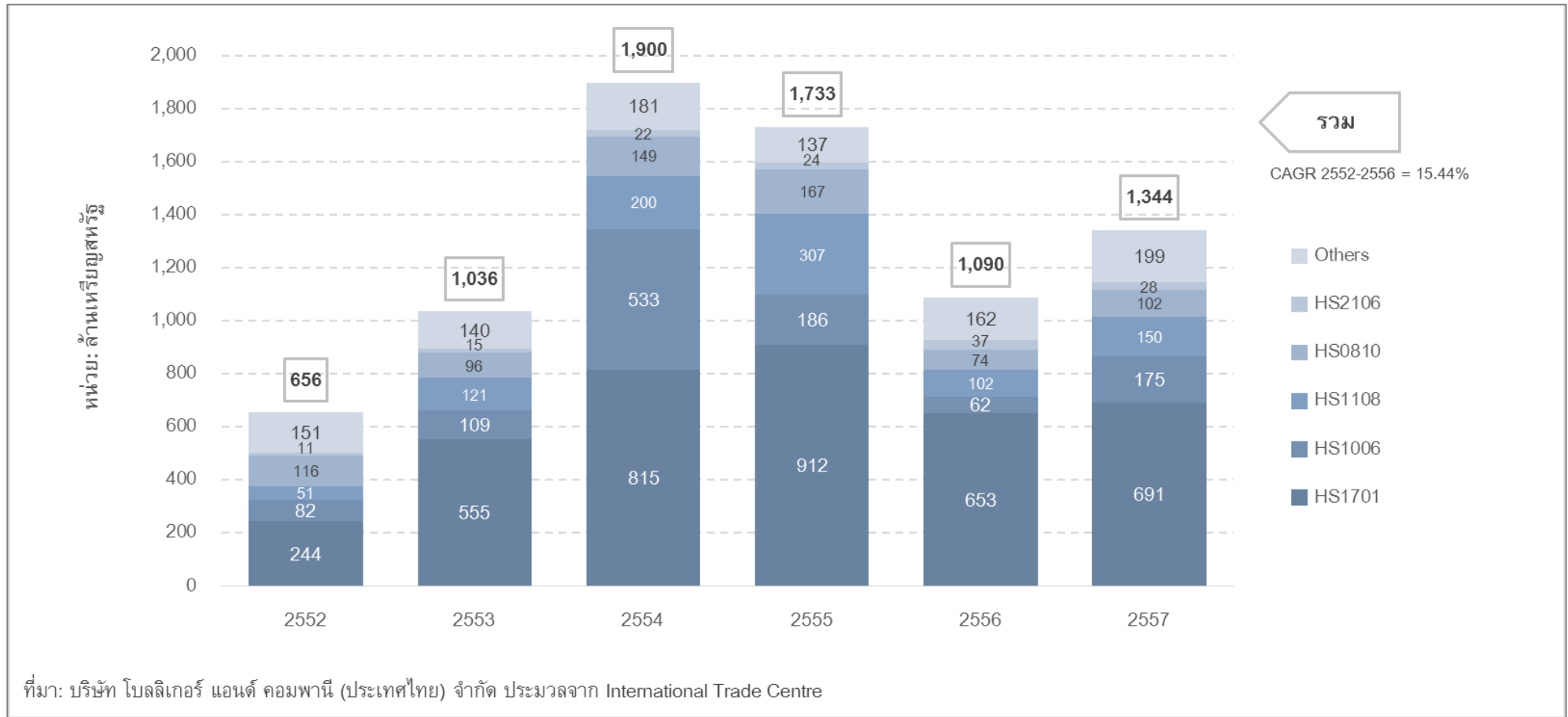
ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลจาก International Trade Centre (ITC)

การนำเข้า

ในด้านการนำเข้าสินค้าเกษตรและอาหารแปรรูปจากประเทศไทย อินโดนีเซียมีการนำเข้าสินค้าดังกล่าวจากไทยในปี พ.ศ. 2557 คิดเป็นมูลค่าเท่ากับ 1,344 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเติบโตขึ้นจากปี พ.ศ. 2552 ที่มีมูลค่าการนำเข้าอยู่ที่ 656 ล้านดอลลาร์สหรัฐเท่านั้น โดยอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (อัตราการเติบโตแบบ CAGR) ของการนำเข้าดังกล่าวอยู่ที่ร้อยละ 15.44 (ภาพที่ 2-15) โดยสินค้าเกษตรและอาหารแปรรูปที่อินโดนีเซียนำเข้าจากไทยมากที่สุด 5 อันดับแรก ในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2552-2557 ได้แก่ น้ำตาล ข้าว สตาร์ช ผลไม้สด และอาหารปรุงแต่ง (ตารางที่ 2-20)



ภาพที่ 2-15 มูลค่าการนำเข้าสินค้าเกษตรและอาหารแปรรูปของอินโดนีเซียจากไทย ปี พ.ศ. 2552-2557



ตารางที่ 2-20 สินค้าเกษตรและอาหารแปรรูปที่นำเข้าจากไทย 5 อันดับแรกของอินโดนีเซีย

(หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

สินค้าเกษตรและอาหารแปรรูปที่นำเข้าจากไทยเป็นหลักของอินโดนีเซีย				
No	Hs Code	รายการสินค้า	มูลค่าการนำเข้าของอินโดนีเซียจากไทยทั้งหมดปี พ.ศ. 2552-2557	คิดเป็นสัดส่วน (ร้อยละ)
	All Products	ทุกสินค้า	7,758.59	100.00
1	HS1701	น้ำตาลที่ได้จากอ้อยหรือหัวบีต และซูโครสที่บริสุทธิ์ในทางเคมี ในลักษณะของแข็ง	3,868.96	49.87
2	HS1006	ข้าว	1,147.44	14.79
3	HS1108	สตาร์ช และอินนูลิน	931.08	12.00
4	HS0810	ผลไม้อื่นๆ สด	704.03	9.07
5	HS2106	อาหารปรุงแต่งที่ไม่ได้ระบุหรือรวมไว้ในที่อื่น	136.57	1.76

ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลจาก International Trade Centre (ITC)

2.2.1.3. ภาพรวมด้านการลงทุน

อุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูปของอินโดนีเซียมีอัตราการเติบโตของมูลค่าการลงทุนโดยตรงระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น ในปี พ.ศ. 2553 มีการลงทุนในภาคเกษตร ได้แก่ การเพาะปลูก การปศุสัตว์ และประมง มูลค่า 794 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 43.63 ของมูลค่าการลงทุนทั้งหมดของอินโดนีเซีย ต่อมาในปี พ.ศ. 2557 มูลค่าการลงทุนในภาคการเกษตร ประมาณ 2,272.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นอัตราการเติบโตแบบ CAGR ปี พ.ศ. 2553-2557 เท่ากับร้อยละ 0.3 (ตารางที่ 2-21)

การลงทุนโดยตรงของอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูปอินโดนีเซีย มีสัดส่วนเกือบครึ่งหนึ่งของการลงทุนโดยตรงทั้งหมด ภาคธุรกิจที่มีบทบาทสำคัญ คือ ภาคอุตสาหกรรมอาหารแปรรูป ซึ่งมีอัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่องอย่างเห็นได้ชัด โดยในปี พ.ศ. 2553 มีการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมอาหารแปรรูป มูลค่า 1,025.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ต่อมาในปี พ.ศ. 2557 มีมูลค่าการลงทุนประมาณ 3,139.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นอัตราการเติบโตแบบ CAGR ปี พ.ศ. 2553-2557 เท่ากับร้อยละ 0.31



ตารางที่ 2-21 มูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศจำแนกตามภาคการผลิตของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2553-2557

หน่วยมูลค่า : ล้านเหรียญสหรัฐ / หน่วยจำนวน : โครงการ

ธุรกิจ	ปี พ.ศ. 2553		ปี พ.ศ. 2554		ปี พ.ศ. 2555		ปี พ.ศ. 2556		ปี พ.ศ. 2557		อัตราการเติบโต CAGR ของมูลค่า การลงทุนโดยตรง ปี พ.ศ. 2553-2557
	จำนวน โครงการ	มูลค่าการ ลงทุน โดยตรง	จำนวน โครงการ	มูลค่าการ ลงทุน โดยตรง	จำนวน โครงการ	มูลค่าการ ลงทุน โดยตรง	จำนวน โครงการ	มูลค่าการ ลงทุน โดยตรง	จำนวน โครงการ	มูลค่าการ ลงทุน โดยตรง	
การลงทุนโดยตรงทั้งหมด	3,076	16,214.8	4,342	19,474.5	4,579	24,564.7	9,612	28,617.5	8,885	28,529.7	0.15
การเพาะปลูก (Food Crops & Plantation)	159	751.0	264	1,222.5	261	1,601.9	520	1,605.3	324	2,206.7	0.31
การปศุสัตว์ (Livestock)	11	25.0	14	21.1	14	19.8	19	11.3	26	30.8	0.05
การประมง (Fishery)	19	18.0	29	10.0	31	29.0	69	10.0	47	35.3	0.18
รวมภาคเกษตร	189	794.0	307	1,253.6	306	1,650.7	608	1,626.7	397	2,272.8	0.30
อุตสาหกรรมอาหารแปรรูป (Food Industry)	194	1,025.7	308	1,104.6	347	1,782.9	797	2,117.7	640	3,139.6	0.32
รวมอุตสาหกรรมเกษตรและ อาหารแปรรูป	383	1,820	615	2,358	653	3,434	1,405	3,744	1,037	5,412	0.31

ที่มา: บริษัท โบลีเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลจาก Investment Coordinating Board of the Republic of Indonesia



ในส่วนของบริษัทที่เป็นผู้ผลิตและแปรรูปสินค้าเกษตรและอาหารแปรรูปในอินโดนีเซียนั้น มีจำนวนประมาณ 6,000 ราย⁶ โดยบริษัทเหล่านี้เป็นผู้ประกอบการตั้งแต่ระดับเล็กและกลาง (SMEs) ไปจนถึงโรงงานผลิตขนาดใหญ่ ประกอบด้วยทั้งธุรกิจโดยนักธุรกิจท้องถิ่นและธุรกิจจากผู้ประกอบการต่างชาติที่เข้ามาลงทุนในอินโดนีเซีย บริษัทผู้ผลิตที่สำคัญของแต่ละภาคธุรกิจของ อุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูป แสดงในตารางที่ 2-22

ตารางที่ 2-22 ผู้เล่นรายสำคัญในอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูปอินโดนีเซีย

ประเภทภาคธุรกิจของอุตสาหกรรม	บริษัทผู้ผลิตในอุตสาหกรรม
อาหารแปรรูปแช่แข็ง	Prima Food International PT
	Supra Sumber Cipta PT
	Belfoods Indonesia PT
	Frozen Food Pahala PT
	Macroprima Pangan Utama PT
	Sierad Produce Tbk PT
เบเกอรี่	PT Nippon Indosari Corpindo
	Carrefour Indonesia PT
	Hero Supermarket Tbk PT
	Maxim's International Ltd. PT
	Swanish Boga Industrial PT
	Marizarasa Sarimumi PT
เครื่องดื่มปราศจากแอลกอฮอล์	Sinar Sosro PT.
	Coca-Cola Amatil Indonesia.
	Danone Aqua PT
	PT. AMERTA INDAH OTSUKA
	Tempo Scan Pacific Tbk PT
	Nutrifood Indonesia PT
อาหารประเภทเส้น	PT INDOFOOD CBP SUKSES MAKMUR TBK
	PT INDOFOOD SUKSES MAKMUR Tbk
อาหารกระป๋อง	Maya Muncar PT
	Heinz ABC Indonesia PT
	Supra Sumber Cipta PT
	Canning Foods Indonesia PT
	Far East Trading Indonesia

⁶ ข้อมูลจาก Global Business Guide Indonesia



ประเภทภาคธุรกิจของอุตสาหกรรม	บริษัทผู้ผลิตในอุตสาหกรรม
	Jakarama Tama PT
อาหารพร้อมรับประทาน	PRONAS
	PT INDOFOOD SUKSES MAKMUR Tbk
เครื่องปรุงรส	H.J. Heinz Company
	Unilever Indonesia Tbk
	Nestle Indofood Citarasa Indonesia PT
	Sari Sedap PT
	PT AJINOMOTO INDONESIA.
ชาพร้อมดื่ม	Sinar Sosro PT
	Coca-Cola Amatil Indonesia.
	Ultrajaya Milk Industry & Trading Co Tbk PT
	ABC President Indonesia PT
	Tang Mas PT
	Garudafood Group
น้ำมันปาล์ม	PT. Surisenia Plasmataruna
	PT. Kapuas Padu Makmur
	PT. Bangunfaya Alam Permai
	PT. Asianagro Agunjaya
ผลิตภัณฑ์โกโก้	PT. General Food Industry
	PT. Davomas Abadi
	PT. Bumitangerang Mesindotama
	PT. Maju Bersama Cocoa Industry
	PT. Efferm Indonesia
น้ำมันมะพร้าว	P.T. Harvard Cocopro
	P.T. Indo Vegetable Oil Industri
กาแฟ	PT.Balimuda Food
	CV.Kopi Musang Excelent
	Merdeka Coffee
	SumatraCoffeCompany

ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมจากหลายแหล่งข้อมูล



2.2.2. นโยบายและมาตรการจากภาครัฐ

ในปี พ.ศ. 2553 รัฐบาลอินโดนีเซียได้ประกาศแผนยุทธศาสตร์ Feed Indonesia, then feed the world โดยต้องการให้อินโดนีเซียเป็นศูนย์กลางอาหารโลก โดยให้มีการพัฒนาที่ดินในเขตพื้นที่ชนบทห่างไกลของประเทศ เช่น ในเขตจังหวัดปาปัวและบนเกาะบอร์เนียว ให้เป็นแหล่งผลิตพืชผลทางการเกษตรหลากชนิด ซึ่งอินโดนีเซียก้าวขึ้นมาเป็นหนึ่งในประเทศผู้ผลิตสินค้าเกษตรสำคัญ เช่น ข้าว ข้าวโพด น้ำตาล กาแฟ ปาล์มน้ำมัน รวมทั้งการเป็นแหล่งเลี้ยงกุ้งและผลิตเนื้อสัตว์รายใหญ่ที่สุด เพื่อทำหน้าที่เป็นครัวของโลกให้ได้ภายในปี พ.ศ. 2573 เนื่องจากประเทศยังมีที่ดินอุดมสมบูรณ์ที่ยังไม่ถูกนำมาใช้ประโยชน์อย่างจริงจัง และยังมีทรัพยากรด้านการเกษตร ป่าไม้ และประมงจำนวนมากที่รองรับความต้องการด้านอาหารของประชากรโลกที่มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และเพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์ดังกล่าว รัฐบาลได้ดำเนินการลงทุนที่เป็นรูปธรรมในด้านสาธารณูปโภค เช่น ถนน ระบบชลประทาน และการทำวิจัยด้านการเกษตร พร้อมทั้งการพัฒนาในด้านทรัพยากรบุคคลและการประกอบการ และเงินทุนสำรองแก่ธุรกิจการเกษตรอีกด้วย

ผลผลิตทางการเกษตรที่เป็นเป้าหมายของยุทธศาสตร์ดังกล่าว มีทั้งหมด 15 ชนิดแบ่งเป็น 1) กลุ่มหลัก (Key) ได้แก่ ปาล์มน้ำมัน ชา กาแฟ โกโก้ ปลาทูน่า และกุ้ง 2) กลุ่มรอง (Strategic) ประกอบด้วย ข้าว ข้าวโพด อ้อย ถั่วเหลือง 3) กลุ่มโภชนาการ (Nutritious) ได้แก่ วัวและสัตว์ปีก 4) กลุ่มยอดนิยมท้องถิ่น (Local Popular) ได้แก่ มะม่วง ถั่วฝักยาว และส้ม ตามยุทธศาสตร์ดังกล่าว ปาล์มน้ำมันมีเป้าหมายพื้นที่เพาะปลูก ในปี พ.ศ. 2558 ประมาณ 9.7 ล้านเฮกเตอร์ จากเดิมในปี พ.ศ. 2552 ที่มีพื้นที่เพาะปลูกเพียง 7.9 ล้านเฮกเตอร์ ส่วนกาแฟ คาดว่าผลผลิตที่ได้ในปี พ.ศ. 2563 จะมากกว่า 973,000 ตัน

2.2.3. SWOT ของอุตสาหกรรม

2.2.3.1. จุดแข็ง

อินโดนีเซียเป็นประเทศเกษตรกรรมที่ได้เปรียบจากภูมิประเทศที่มีความอุดมสมบูรณ์ และมีภูมิอากาศร้อนชื้นเหมาะสมแก่การทำการเกษตรและฟาร์มปศุสัตว์ ส่งผลให้อินโดนีเซียเป็นประเทศที่เหมาะสมแก่การเพาะปลูกพืชผัก และผลไม้ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ข้าว ยางพารา มะพร้าว ปาล์มน้ำมัน อ้อย รวมถึงผักและผลไม้หลากหลายชนิด อีกทั้ง สภาพภูมิประเทศของอินโดนีเซีย



เป็นหมู่เกาะอยู่กลางทะเล จึงทำให้ทรัพยากรทางทะเลมีอยู่มาก ทำให้สามารถนำไปแปรรูปเพื่อใช้บริโภคในประเทศ และส่งออกไปยังตลาดต่างประเทศ

ด้วยจำนวนแรงงาน (Labor Workforce) ในประเทศที่มีอยู่มาก ซึ่งอยู่ในภาคการเกษตรกว่าร้อยละ 40 ของทั้งหมด หรือประมาณ 49.6 ล้านคน จึงทำให้อินโดนีเซียเป็นประเทศที่มีตลาดแรงงานขนาดใหญ่ อีกทั้งยังมีค่าแรงที่ค่อนข้างต่ำ

2.2.3.2. จุดอ่อน

อินโดนีเซียประกอบไปด้วยหมู่เกาะ อีกทั้งโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ โดยเฉพาะเส้นทางถนนหรือระบบรางรถไฟ ซึ่งยังไม่เอื้ออำนวยต่อการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ทำให้ต้นทุนการขนส่งวัตถุดิบหรือสินค้าค่อนข้างสูงจนไม่สามารถประกอบธุรกิจได้ อีกทั้งแรงงานชาวอินโดนีเซียยังขาดทักษะ ทำให้บริษัทจะต้องลงทุนในการเพิ่มทักษะให้แก่คนงานเหล่านี้ อาทิ การฝึกหัดอบรมแรงงานในช่วงแรกของการดำเนินกิจการ โดยอาศัยแรงงานจากประเทศผู้ลงทุนมาเป็นผู้ฝึกสอน เนื่องจากแรงงานชาวอินโดนีเซียด้วยกัน มักจะมีธรรมเนียม ไม่สอนงานให้แก่กัน

2.2.3.3. โอกาส

ประชาชนชาวอินโดนีเซียนับถือศาสนาอิสลามมากที่สุดของโลก อาหารฮาลาล⁷ ซึ่งเป็นอาหารหลักของศาสนาอิสลาม ซึ่งรัฐบาลอินโดนีเซียให้ความสำคัญและสนับสนุนจะผลักดันอินโดนีเซียเป็นศูนย์กลางอาหารฮาลาลโลกแทนมาเลเซีย เนื่องจากอินโดนีเซียมีประชากรมุสลิมมากกว่าทั้งในจำนวนและสัดส่วน จึงนับว่าเป็นโอกาสของนักลงทุนอาหารฮาลาล ในการเข้าสู่ตลาดอินโดนีเซีย

นอกจากนี้ ความหลากหลายของวัตถุดิบจากภาคเกษตรกรรม ปศุสัตว์ และการประมง ทำให้นักลงทุนสามารถเลือกวัตถุดิบไปแปรรูปได้ในหลายประเภทธุรกิจ ไม่ว่าจะเป็นอาหารแปรรูป อาหารแช่แข็ง เบเกอรี่ เครื่องดื่มปราศจากแอลกอฮอล์ อาหารประเภทเส้น อาหารกระป๋อง อาหารพร้อมรับประทาน (ready to eat) เครื่องปรุงรส ชาพร้อมดื่ม น้ำมันปาล์ม ผลิตภัณฑ์โกโก้ น้ำมันมะพร้าว และกาแฟ

⁷ “ฮาลาล” (Halal) เป็นคำมาจากภาษาอารบิก หมายถึง การผลิต การให้บริการ หรือการจำหน่ายใด ๆ ที่ไม่ขัดต่อบัญญัติของศาสนา ดังนั้น “อาหารฮาลาล” คือ อาหารที่ได้ผ่านกรรมวิธีในการทำ ผสมปรุง ประกอบ หรือแปรสภาพ ตามศาสนบัญญัติ การใช้ตรารับรองมาตรฐานฮาลาล จึงเป็นการรับประกันว่า ชาวมุสลิมโดยทั่วไปสามารถบริโภคอาหาร หรืออุปโภคสินค้าหรือบริการต่าง ๆ ได้อย่างมั่นใจ



2.2.3.4. อุปสรรค

ส่วนของปัญหาอุปสรรคหลัก คือ การคอร์รัปชันของเจ้าหน้าที่รัฐ ซึ่งเกิดขึ้นทั้งในระดับเจ้าหน้าที่ระดับล่างจนถึงเจ้าหน้าที่ระดับสูง โดยหากไม่ทำการจ่ายเงินสินบน ผู้ประกอบการก็อาจจะต้องเผชิญกับความยากลำบากในการประกอบการ อาทิ การดำเนินการด้านการประสานงาน ติดต่อขอเอกสาร ติดต่อขอใบอนุญาตเกิดความล่าช้า ไม่ได้รับความสะดวกสบายในการดำเนินธุรกิจ ซึ่งเป็นต้นทุนที่เกิดขึ้นปกติสำหรับนักลงทุนที่เข้ามาลงทุนในอินโดนีเซีย

ปัญหาด้านการผลิตพลังงาน โดยการผลิตกระแสไฟฟ้ายังไม่เพียงพอในการใช้ภายในประเทศ และกฎระเบียบในการลงทุนของอินโดนีเซียสำหรับนักลงทุนต่างประเทศ มีความแตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่ของอินโดนีเซีย รวมไปถึงธรรมเนียมปฏิบัติในการติดต่อทางธุรกิจกับหน่วยงานท้องถิ่น/ผู้อยู่อาศัยในชุมชน เช่น นักลงทุนต่างประเทศที่เริ่มประกอบธุรกิจในอินโดนีเซียไม่สามารถเพียงแค่ติดต่อ Indonesian Investment Coordinating Board (BKPM) ผ่านระบบ One-Stop Service เพียงแห่งเดียว แต่เมื่อบริษัทได้รับใบอนุญาตจาก BKPM ยังจะต้องติดต่อกับรัฐบาลท้องถิ่นในการขอใบอนุญาตต่างๆ แม้บริษัทจะได้รับใบอนุญาตต่างๆ ที่จำเป็นต่อการจัดตั้งฐานการผลิตตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายของอินโดนีเซียก็ตาม

2.2.4. โอกาสในอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูปสำหรับนักลงทุนไทย

ประเทศอินโดนีเซียเป็นประเทศที่มีโอกาสมากสำหรับนักลงทุนไทยที่สนใจและต้องการเข้ามาลงทุน เนื่องจากประเทศอินโดนีเซียมีทรัพยากรและวัตถุดิบในการผลิตที่อุดมสมบูรณ์ ตลาดค่อนข้างใหญ่ จำนวนประชากรในประเทศที่มาก ทำให้มีอุปสงค์ในการบริโภคอาหารแปรรูปมากตามไปด้วย รวมถึงมีแรงงานจำนวนมากในอัตราค่าจ้างที่ไม่สูงมากนัก โดยประเทศไทยมีความได้เปรียบในภาคอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูปในด้านเทคโนโลยีการผลิต ความรู้ ความเชี่ยวชาญ รวมถึงเครื่องมือและเครื่องจักรต่างๆ เช่น การแช่แข็ง การบรรจุสุญญากาศเพื่อถนอมอาหาร เป็นต้น

ทั้งนี้ ผู้ประกอบการควรพิจารณาเรื่องต้นทุนค่าขนส่งประกอบด้วย เนื่องจากการขนส่งวัตถุดิบจากแหล่งผลิตไปยังโรงงานอุตสาหกรรมแปรรูปหรือขนส่งผลิตภัณฑ์ไปยังจุดจำหน่ายอาจจะไม่สะดวกเหมือนกับในประเทศไทย เนื่องจากสภาพภูมิประเทศเป็นหมู่เกาะ ดังนั้น นักธุรกิจผู้เข้าไปลงทุนต้องวางแผนระบบการขนส่งวัตถุดิบและสินค้าอย่างรอบคอบ



นอกจากนี้ การเข้าไปทำธุรกิจดังกล่าวในอินโดนีเซีย ต้องเข้าไปแข่งขันกับนักลงทุนท้องถิ่นและนักลงทุนต่างประเทศที่มีการเข้าไปลงทุนอยู่แล้วจำนวนมาก ซึ่งอาจเกิดการแข่ง การเข้าถึงแหล่งวัตถุดิบที่มีต้นทุนที่ถูก หรือการทำการตลาดภายในประเทศ อีกทั้ง กฎระเบียบ ในการลงทุนมีความแตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่ของอินโดนีเซีย รวมไปถึงธรรมเนียมปฏิบัติ ในการติดต่อทางราชการในการขออนุญาตดำเนินธุรกิจค่อนข้างซับซ้อน

ในส่วนของธุรกิจเกี่ยวกับอาหารที่น่าสนใจคืออาหารฮาลาล เนื่องจากประชากรส่วนใหญ่ นับถือศาสนาอิสลาม โดยผู้ประกอบการระดับกลางในอินโดนีเซียเป็นกลุ่มผู้ประกอบการที่มีความสำคัญมาก ขึ้นเป็นลำดับ ซึ่งส่วนใหญ่อาศัยอยู่ในเขตเมือง เป็นกลุ่มที่มีกำลังซื้อ โดยกลุ่มผู้ประกอบการระดับกลาง เป็นกลุ่มลูกค้าที่กล้าใช้จ่ายเงินซื้อสินค้าและบริการที่ดีมีคุณภาพ รวมทั้งชอบทดลองสินค้าใหม่ๆ ซึ่งรวมถึงสินค้านำเข้าจากต่างประเทศที่มีรสชาติแปลกใหม่และบรรจุภัณฑ์แปลกตา อาทิ ซีเรียล รสชาติใหม่ๆ ซึ่งชาวอินโดนีเซียส่วนใหญ่นิยมรับประทานเป็นอาหารเช้า ขนมขบเคี้ยว เช่น สหรัยปรงรสที่มีหลากหลายรสชาติ รวมทั้งผักและผลไม้สดและแปรรูปนำเข้าจากต่างประเทศ โดยเฉพาะผลไม้ไทย เช่น มะม่วงน้ำดอกไม้ ทุเรียนหอมทอง ซึ่งเป็นที่นิยมมาก ปัจจุบันสินค้า ไทยเป็นที่ชื่นชอบในตลาดอินโดนีเซีย เนื่องจากผู้ประกอบการมองว่าสินค้าไทยเป็นสินค้าคุณภาพดีและ มีการควบคุมคุณภาพอย่างสม่ำเสมอ จึงนับเป็นโอกาสของสินค้าไทยที่จะเข้าไปขยายตลาด

นอกเหนือจากการขยายตลาดสินค้าเกี่ยวกับอาหารแล้ว อินโดนีเซียเป็นประเทศที่มี ทรัพยากรธรรมชาติอยู่มาก มีศักยภาพสูงในการเพาะปลูกพืชผลการเกษตร เช่น ข้าว มันสำปะหลัง ข้าวโพด ปาล์มน้ำมัน โกโก้ และกาแฟ ซึ่งผลิตได้ไม่เพียงพอต่อการบริโภคในประเทศ และขาด การพัฒนาด้านการแปรรูปสินค้า จึงเป็นโอกาสที่ไทยจะเข้าไปลงทุน เช่น การทำ Contract Farming และให้ความรู้เกษตรกรในการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต โดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย การวิจัย และพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ การพัฒนาการแปรรูปเพื่อเพิ่มมูลค่าผลผลิต รวมถึง การบรรจุภัณฑ์และการตลาด

2.2.5. พื้นที่ที่น่าสนใจต่อการเข้าไปลงทุนสำหรับนักลงทุนไทย

สำหรับพื้นที่ที่น่าสนใจในการเข้าไปลงทุนและประกอบธุรกิจในอินโดนีเซียใน อุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูปนั้น (Attractive Area) ได้แก่ จังหวัดชวาตะวันออก เกาะชวา และจังหวัดสุมาตราเหนือ เกาะสุมาตรา ซึ่งพื้นที่ทั้งสองแห่งเป็นพื้นที่ที่มีความ ได้เปรียบ เนื่องจากเป็นแหล่งเพาะปลูกและการทำฟาร์มปศุสัตว์ที่สำคัญของประเทศ ทำให้



ผู้ประกอบการธุรกิจเข้าถึงวัตถุดิบได้ง่าย อีกทั้งต้นทุนในการขนส่งที่ต่ำเนื่องจากแหล่งวัตถุดิบอยู่ใกล้โรงงาน และมีโครงสร้างการขนส่งหลายรูปแบบที่เชื่อมโยงกัน

2.2.5.1. จังหวัดชวาตะวันออก

จังหวัดชวาตะวันออก ตั้งอยู่บนเกาะชวา เมืองที่สำคัญคือ เมืองซูราบายา (Surabaya) มีขนาดใหญ่เป็นอันดับสองรองจากกรุงจาการ์ตา ค่าจ้างขั้นต่ำของจังหวัดชวาตะวันออกอยู่ที่ 79.27 เหรียญสหรัฐต่อเดือน หรือประมาณ 2,640 บาทต่อเดือน เป็นแหล่งผลิตการปศุสัตว์ที่ใหญ่ที่สุดในอินโดนีเซีย อีกทั้ง มีวัตถุดิบที่มีมากและหลากหลายดึงดูดให้นักลงทุนในประเทศและต่างประเทศเข้ามาลงทุนในจังหวัด ด้วยปัจจัยส่งเสริมด้านโครงสร้างทางการขนส่งที่มีความครอบคลุมและเชื่อมโยงกัน โดยมีระบบขนส่งทางถนน ราง อากาศ และทะเล ส่วนจังหวัดสุมาตราเหนือ เป็นแหล่งเพาะปลูกพืชไร่ (Estates Crop) โดยเฉพาะกาแฟที่ค่อนข้างมีเอกลักษณ์และชื่อเสียงในตลาดต่างประเทศ อีกทั้ง เป็นการประมงน้ำลึกที่สำคัญ แต่มักมีปัญหาเรื่องการรุกล้ำน่านน้ำระหว่างประเทศ

➤ ผู้ประกอบการรายสำคัญในพื้นที่

ในพื้นที่จังหวัดชวาตะวันออก เกาะชวา มีผู้ประกอบการทั้งท้องถิ่นและต่างชาติเข้าไปลงทุนจัดตั้งโรงงานผลิตอาหารแปรรูปหลายบริษัท รายละเอียดดังนี้

- ธุรกิจอาหารแปรรูปแช่แข็ง ได้แก่ PT Supra Sumber Cipta และ PT Belfoods Indonesia
- ธุรกิจเบเกอรี่ ได้แก่ PT Maxim's International Ltd.
- ธุรกิจเครื่องดื่มปราศจากแอลกอฮอล์ ได้แก่ PT AMERTA INDAH OTSUKA และ PT Tempo Scan Pacific Tbk
- ธุรกิจอาหารประเภทเส้น ได้แก่ PT INDOFOOD SUKSES MAKMUR Tbk
- ธุรกิจอาหารกระป๋อง ได้แก่ Maya Muncar PT, PT Heinz ABC Indonesia และ PT Supra Sumber Cipta
- ธุรกิจชาพร้อมดื่ม ได้แก่ PT ABC President Indonesia
- ธุรกิจน้ำมันมะพร้าว ได้แก่ PT Indo Vegetable Oil Industri



2.2.5.2. จังหวัดสุมาตราเหนือ

จังหวัดสุมาตราเหนือ ตั้งอยู่บนเกาะสุมาตรา เมืองที่สำคัญ คือ เมืองเมตัน (Medan) เป็นเมืองขนาดใหญ่ที่มีโครงสร้างพื้นฐานค่อนข้างพร้อม ค่าจ้างขั้นต่ำของจังหวัดสุมาตราเหนือ ประมาณ 112.02 เหรียญสหรัฐต่อเดือน หรือประมาณ 3,730 บาทต่อเดือน เป็นพื้นที่เหมาะสมกับภาคเกษตรกรรม การปศุสัตว์ และการประมง พืชเพาะปลูกที่สำคัญเป็นพืชจำพวก Estates Crop ได้แก่ ปาล์มน้ำมัน กาแฟ ชา มะพร้าว ยาง โกโก้ เป็นต้น โดยเฉพาะปาล์มน้ำมัน จังหวัดสุมาตราเหนือ มีผลผลิตเป็นอันดับสองของประเทศรองจากจังหวัดเรียว (Riau) ส่วนกาแฟที่ผลิตและสร้างชื่อเสียง คือ Sumatra Mandheling และ Sumatra Lintong ซึ่งส่งออกไปยังสหรัฐอเมริกา สำหรับการปศุสัตว์ จังหวัดสุมาตราเหนือ มีผลผลิตจากการปศุสัตว์เป็นอันดับ 5 ของประเทศรองจากจังหวัดชวาตะวันออก ชวาตะวันตก บาห์ลี และชวากลาง สำหรับการประมงทางทะเล เกาะสุมาตราเป็นแหล่งสำคัญของปลากระโทงแทงดำ (Black Marlin) ปลาทูน่า และสัตว์น้ำหลากหลายชนิด แต่ก็มีข้อจำกัดในการรุกค้าน่านน้ำระหว่างประเทศ

➤ ผู้ประกอบการรายสำคัญในพื้นที่

ในพื้นที่จังหวัดสุมาตราเหนือ เกาะสุมาตรา มีผู้ประกอบการทั้งท้องถิ่นและต่างชาติเข้าไปลงทุนจัดตั้งโรงงานผลิตอาหารแปรรูปหลายบริษัท

- ธุรกิจอาหารแปรรูปแช่แข็ง ได้แก่ PT Sierad Produce Tbk
- ธุรกิจเครื่องดื่มปราศจากแอลกอฮอล์ ได้แก่ PT. Amerta Indah Otsuka
- ธุรกิจอาหารประเภทเส้น ได้แก่ PT Indofood CBP Sukses Makmur TBK
- ธุรกิจโกโก้ ได้แก่ PT Efferm Indonesia
- ธุรกิจน้ำมันมะพร้าว ได้แก่ PT Harvard Cocopro
- ธุรกิจกาแฟ ได้แก่ Sumatra Coffee Company

2.2.6. บริษัทกรณีศึกษา (Case Study)

➤ Cargill Indonesia

Cargill Incorporate เป็นบริษัทของผู้ประกอบการชาวสหรัฐฯ ดำเนินธุรกิจยาวนานมากกว่า 150 ปีการดำเนินงานของ Cargill ครอบคลุมถึงการเป็นแหล่งผลิต จัดหาวัตถุดิบ แปรรูป



บริหารจัดการสินค้า จัดส่งและจัดจำหน่ายสินค้าหลากหลาย รวมถึงเนื้อไก่ สินค้าพืชผล อาหารสัตว์ ผลิตภัณฑ์อาหาร และสารประกอบของอาหารและเครื่องดื่ม

Cargill เข้าไปลงทุนในอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2517 โดยเริ่มลงทุนในจังหวัด Bogor และ จังหวัดชวาตะวันตก (West Java) และมีบริษัทหลักตั้งอยู่ที่เมืองจาการ์ตา ปัจจุบัน Cargill Indonesia มีแรงงานในภาคธุรกิจทั้งหมดประมาณ 26,000 คน การดำเนินงานของบริษัทในอินโดนีเซีย คือ การจัดหาวัตถุดิบ การแปรรูป ตลอดจนการจัดจำหน่ายในสินค้าเกษตรกรรม 4 ประเภท ได้แก่ โกโก้ ข้าวสาลี ปาล์มน้ำมัน และน้ำตาล โดยเฉพาะปาล์มน้ำมันที่มีการแปรรูปเป็นน้ำมันปาล์ม ซึ่ง Cargill ได้ร่วมทุนกับนักลงทุนชาวอินโดนีเซียในการเปิดบริษัท 1) PT. Hindoli in South 2) PT. Harapan Sawit Lestari และ 3) PT. Indo Sawit Kekal เพื่อแปรรูปปาล์มน้ำมัน ทั้งนี้ บริษัทมีฐานการผลิตและแปรรูปน้ำมันปาล์มที่เมืองปาเลมบัง (Palembang) จังหวัดสุมาตราใต้ เกาะสุมาตรา และเมืองปนต์อานัก (Pontianak) จังหวัดกาลิมันตัน (Kalimantan) เกาะบอร์เนียว ส่วนโกโก้ บริษัทรวบรวมวัตถุดิบและแปรรูปที่เมืองมาคัสซาร์ (Makassar) จังหวัดสุลาเวสีใต้ เกาะสุลาเวสี

ภาพที่ 2-16 ที่ตั้งโรงงานและสำนักงานของ Cargill Indonesia



➤ เครือเจริญโภคภัณฑ์

เครือเจริญโภคภัณฑ์ หรือ ซีพี เข้าไปลงทุนในอินโดนีเซียในรูปแบบการร่วมทุนกับนักธุรกิจชาตินิโอดนีเซียเปิด PT. Charoen Pokphand Indonesia Tbk ในปี พ.ศ. 2515 โดยสินค้าหลักที่สำคัญ คือ อาหารสัตว์ปีก ซึ่งบริษัทซีพีถือเป็นผู้ผลิตอาหารสัตว์ปีกที่ใหญ่ที่สุดในอินโดนีเซีย ส่วนผลิตภัณฑ์อาหารไก่แปรรูปของบริษัทในตลาดอินโดนีเซียมี 4 แปรนด์ประกอบด้วย Golden Fiesta, Fiesta, Champ และ Okey โดยมีโรงงานแปรรูปที่เมืองเมตัน (Medan) จังหวัดสุมาตราเหนือ เกาะสุมาตรา เมือง Cikande จังหวัดบันเติน เมือง Salatiga จังหวัดชวากลาง เมือง Sidoarjo และ เมือง Mojokerto จังหวัดชวาตะวันออก เกาะชวา

2.3. การวิเคราะห์เชิงลึกในอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มของสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

2.3.1. ภาพรวมและความสำคัญของอุตสาหกรรม

สำหรับอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม เป็นอุตสาหกรรมที่สำคัญของอินโดนีเซียที่สร้างรายได้ให้กับประเทศเป็นอย่างมาก โดยอินโดนีเซียเป็นประเทศ 1 ใน 10 ประเทศผู้ส่งออกสินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มรายหลักของโลก และเป็นรองเพียงเวียดนามเท่านั้นเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศในภูมิภาคอาเซียน โดยมีอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยที่ร้อยละ 4 ในปี พ.ศ. 2551-2556 และมูลค่าการผลิตของอุตสาหกรรมในปี พ.ศ. 2556 มากถึง 14.4 พันล้านเหรียญสหรัฐ และมีการผลิตสินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม 7,236 ตัน สัดส่วนการส่งออกสินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มประมาณร้อยละ 7 ของมูลค่าการส่งออกสินค้าทั้งหมด

ปัจจุบันกลุ่มผู้ผลิตผ้า (Fabrics) ผู้ผลิตสิ่งทอ (Textile) และผู้ผลิตเครื่องนุ่งห่ม (Garments) เป็นผู้ผลิตที่มีอยู่เป็นจำนวนมากในอินโดนีเซีย กลุ่มผู้ผลิตในห่วงโซ่ต้นน้ำ ได้แก่ ผู้ผลิตเส้นใยธรรมชาติ ผู้ผลิตเส้นใยสังเคราะห์ ยังมีอยู่ไม่มากเมื่อเทียบกับผู้ผลิตในกลุ่มแรก ส่วนหนึ่งก็เนื่องจากการลงทุนในห่วงโซ่ดังกล่าวต้องอาศัยเงินทุนและเครื่องจักรที่มาก ทำให้ผู้ประกอบการท้องถิ่นในประเทศเข้าไปลงทุนได้ในจำนวนที่น้อย นอกจากนี้ การผลิตและเพาะปลูกพืชที่เป็นวัตถุดิบ เช่น ฝ้าย หรือการเลี้ยงสัตว์ เพื่อนำขนสัตว์มาใช้เป็นวัตถุดิบยังไม่สามารถผลิตวัตถุดิบดังกล่าวได้เพียงพอต่อความต้องการภายในอุตสาหกรรม ส่งผลให้อินโดนีเซียต้องนำเข้าวัตถุดิบจำนวนมากจากต่างประเทศ เช่น เส้นใย เส้นด้าย เป็นต้น



อุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มของอินโดนีเซียเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศ ในแง่ของการสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value-add) ให้แก่ประเทศคิดเป็นมูลค่า ณ ราคาตลาดที่ 167,023.90 พันล้านรูเปียห์อินโดนีเซีย มีผู้ประกอบการในอุตสาหกรรม (ทั้งขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่) เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.5 จาก 2,880 ราย เป็น 2,980 ราย ทั้งนี้ เป็นผู้ประกอบการภายในประเทศมากกว่าต่างชาติ

อย่างไรก็ดี การลงทุนของต่างชาติเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งในรูปของมูลค่าการลงทุนรวม และโครงการการลงทุน (Investment Project) เมื่อพิจารณาภาพรวมจะพบว่า แม้ว่าอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มของประเทศอินโดนีเซียการเติบโตอย่างต่อเนื่อง แต่ปริมาณการผลิตก็ยังไม่เพียงพอต่อการบริโภคภายในประเทศ และส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศเพียงเล็กน้อย และยังคงพึ่งพาการนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศเพื่อนำมาใช้ในกระบวนการผลิต

ตารางที่ 2-23 ความสำคัญของอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มของอินโดนีเซีย

ประเด็นความสำคัญ	ปี พ.ศ.		
	2555	2556	2557
ด้านการผลิต			
ปริมาณการผลิตสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มทั้งหมด (หน่วย : พันตัน)	6,698	7,236	N/A
มูลค่าผลิตสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มทั้งหมด (หน่วย : พันล้านรูเปียห์อินโดนีเซีย)	N/A	317,741.08	N/A
ด้านการบริโภค			
ปริมาณการบริโภคสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มทั้งหมด (หน่วย : พันตัน)	6,570	7,182	N/A
ยอดขายสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มของตลาดในประเทศทั้งหมด (หน่วย : พันตัน)	N/A	1,511	N/A
ด้านการค้า			
มูลค่าการส่งออกสินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มของอินโดนีเซีย (หน่วย : ล้านดอลลาร์สหรัฐ)	12,789.35	13,101.78	13,252.08
สัดส่วนการส่งออกสินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มต่อการส่งออกสินค้าทั้งหมดของอินโดนีเซีย (หน่วย : ร้อยละ)	6.73	7.18	7.53
ปริมาณการส่งออกสินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มของอินโดนีเซีย (หน่วย : พันตัน)	1,912	2,032	N/A
มูลค่าการนำเข้าสินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มของอินโดนีเซีย (หน่วย : ล้านดอลลาร์สหรัฐ)	9,907.18	10,385.42	10,422.26
สัดส่วนการส่งออกสินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มต่อการส่งออกสินค้าทั้งหมดของอินโดนีเซีย (หน่วย : ร้อยละ)	5.21	5.69	5.92



ประเด็นความสำคัญ	ปี พ.ศ.		
	2555	2556	2557
ปริมาณการนำเข้าสินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มของอินโดนีเซีย (หน่วย : พันตัน)	1,784	1,981	N/A
ด้านการลงทุน			
มูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (หน่วย : ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ^{1/}	750.7	422.5	70.6
จำนวนโครงการลงทุนในอุตสาหกรรม	241	285	195

หมายเหตุ : ^{1/} ข้อมูลปี พ.ศ. 2557 เป็นข้อมูล ณ ไตรมาสที่ 2

ที่มา : บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมจาก BKPM, Indonesia Textile Association (API) และ Indonesia National Statistics (BPS)

สำหรับโครงสร้างอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มของอินโดนีเซีย พบว่า สำหรับการผลิตส่วนมากเป็นการผลิตเพื่อขายในประเทศ และการผลิตแบบ OEM เพื่อส่งออก โดยผู้ประกอบการส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการต่างชาติที่เข้ามาร่วมทุน (Joint venture หรือ Private Equity Investment) กับผู้ผลิตในประเทศ อาทิ Adidas, Uniqlo, Zara, Nike, Levi's และ New Balance

จากรายงานของสมาคมสิ่งทอของอินโดนีเซีย (Indonesia Textile Association: API) พบว่า ในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา อินโดนีเซียเริ่มมีการนำเข้าเส้นใย (fibers) มากขึ้น เพื่อนำมาใช้ในการผลิตในอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม เช่นเดียวกับมีการนำเข้าเส้นใยโพลีเอสเตอร์ และเส้นใยสังเคราะห์อื่นๆ เพิ่มมากขึ้น และมีสัดส่วนการนำเข้าในสัดส่วนที่สูงกว่าการนำเข้าเส้นใยธรรมชาติหรือวัตถุดิบที่ใช้ทำเส้นใย

2.3.1.1. ภาพรวมการผลิตของประเทศ

อุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มมีความสำคัญต่ออินโดนีเซียอย่างมาก โดยเฉพาะในแง่ของการส่งออกเพื่อสร้างรายได้ให้กับประเทศ ทั้งนี้ อินโดนีเซียเป็นหนึ่งในสามประเทศผู้ผลิตสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มในภูมิภาคอาเซียนที่สามารถส่งออกใน 10 อันดับแรกของโลก โดยมียอดการผลิตเฉลี่ยมากกว่า 6 ล้านตันในแต่ละปี ซึ่งปริมาณการผลิตดังกล่าวอยู่ในอันดับที่ 2 ของภูมิภาครองจากเวียดนามเท่านั้น ทั้งนี้ ปัจจัยส่งเสริมของอินโดนีเซีย คือ ตลาดแรงงาน และศักยภาพของผู้ผลิตปลายน้ำในการตอบสนองความต้องการของตลาดภายในประเทศและต่างประเทศ



อินโดนีเซียมีการผลิตเส้นด้ายเป็นหลัก และมีการผลิตเครื่องนุ่งห่ม ผ้าฝ้ายและผ้าทอ ปริมาณรองลงมา สำหรับการผลิตเส้นใย (Fibers) ของอินโดนีเซีย ยังมีอยู่ปริมาณที่ไม่สูงนัก โดยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14.61 ของการผลิตทั้งหมด ในช่วงปี พ.ศ. 2551-2556



ตารางที่ 2-24 การผลิตสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2551-2556 จำแนกตามกลุ่มสินค้า

หน่วย : พันตัน

กลุ่มสินค้า	ปี พ.ศ.						ปริมาณการผลิตรวม ปี พ.ศ. 2551-2556	ส่วนแบ่งการผลิตของประเทศ ระหว่างปี พ.ศ. 2551-2556	อัตราการเติบโตแบบ CAGR ของการผลิต ระหว่างปี พ.ศ. 2551-2556
	2551	2552	2553	2554	2555	2556			
ทั้งหมด	5,719	5,830	6,286	6,106	6,698	7,236	37,875	100.00%	4.82%
เส้นใย (Fiber)	789	843	902	944	999	1,068	5,545	14.64%	6.24%
เส้นด้าย (Yarn)	1,924	1,975	2,107	1,926	2,115	2,321	10,444	27.57%	3.82%
ผ้าผืน ผ้าทอ และผ้าชนิดอื่น (Fabric)	1,515	1,467	1,541	1,470	1,675	1,765	9,433	24.91%	3.10%
เครื่องนุ่งห่ม (Garments)	1,491	1,545	1,736	1,766	1,909	2,082	10,529	27.80%	6.91%

ที่มา : บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมข้อมูลจาก API



2.3.1.2. ภาพรวมการค้าของประเทศ

➤ การค้าของสาธารณรัฐอินโดนีเซียเทียบกับตลาดโลก

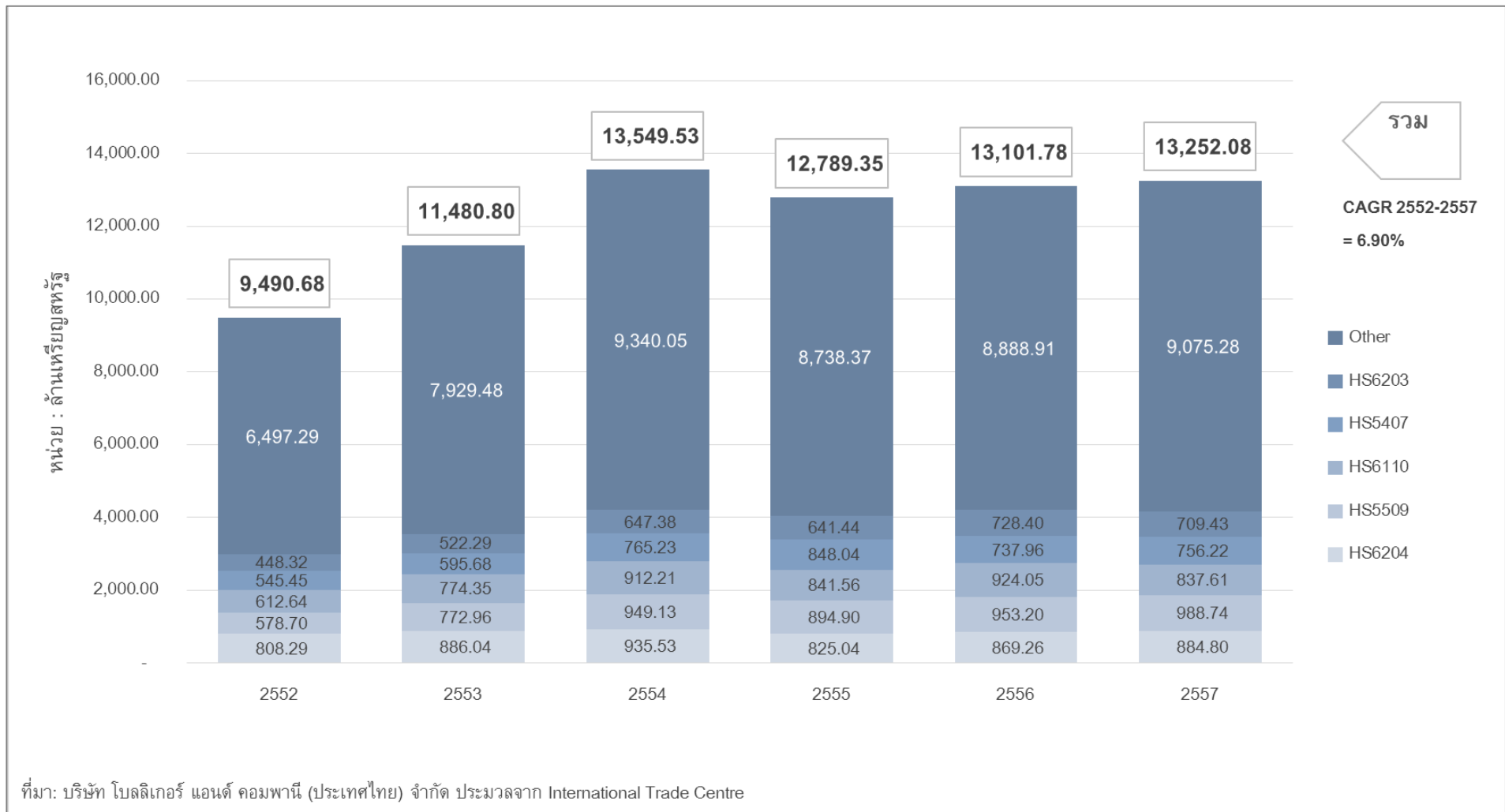
การส่งออก

ระหว่างปี พ.ศ. 2552-2557 อินโดนีเซียมีการส่งออกสินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มเพิ่มขึ้นจากเดิม 9,490.68 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2552 เป็น 13,252.08 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2557 คิดเป็นอัตราการเติบโตแบบ CAGR เท่ากับร้อยละ 6.90 (ภาพที่ 2-17)

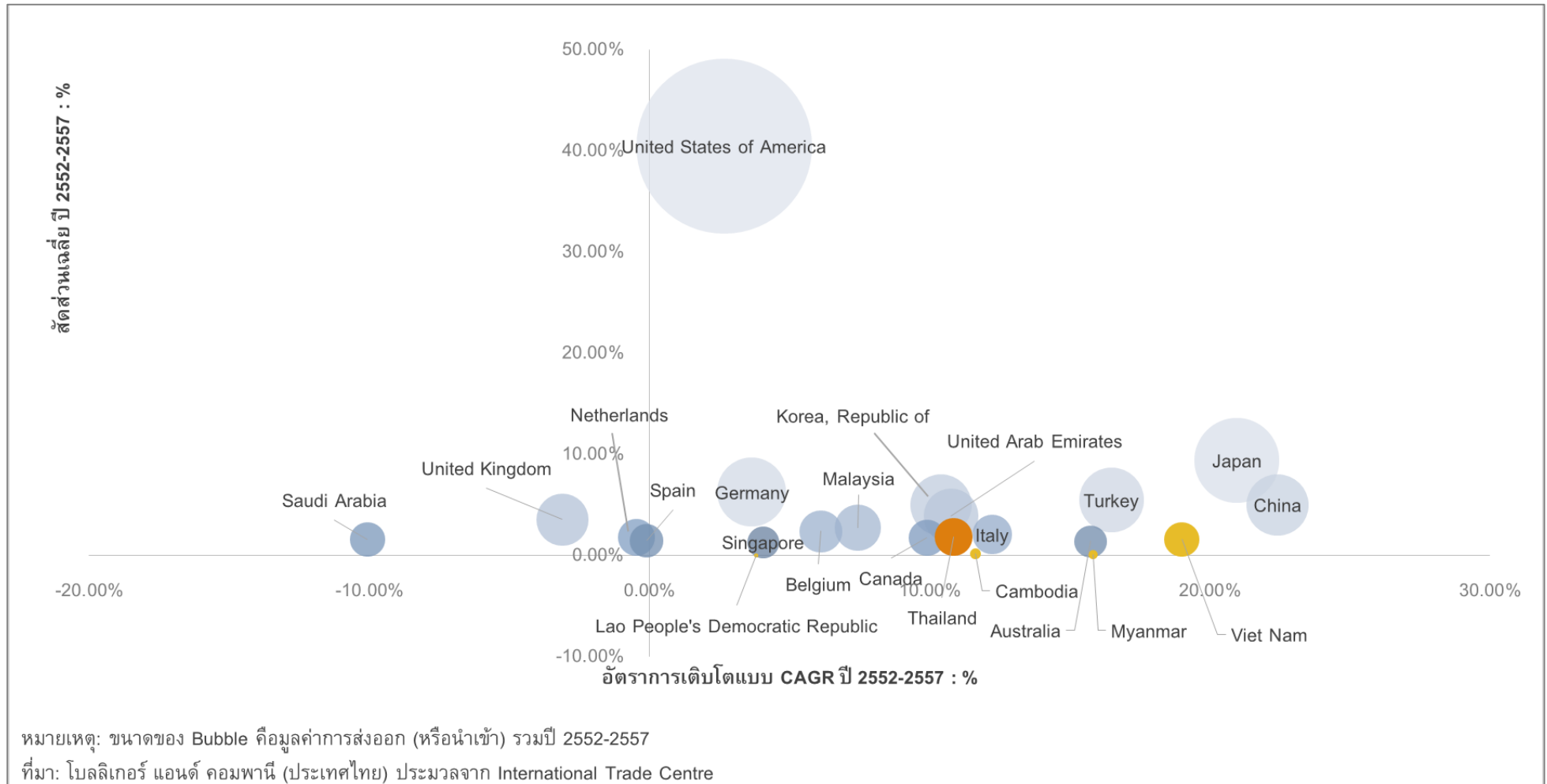
ทั้งนี้ อินโดนีเซียมีการส่งออกไปยัง สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น เยอรมนี ตุรกี และจีน เป็นสัดส่วนมากที่สุด 5 อันดับแรก (ภาพที่ 2-18) และสินค้าส่งออกสำคัญของอินโดนีเซีย ได้แก่ สุนัข เครื่องแต่งตัวเป็นชุด แจ็กเก็ต เสื้อเบลเซอร์ เสื้อกระโปรงชุด กระโปรง กระโปรงกางเกง ด้าย เสื้อเจอร์ซี่ พูลโอเวอร์ เสื้อชนิดคาร์ดิแกน เสื้อกั๊ก และผ้าทอทำด้วยด้ายใยยาวสังเคราะห์ (ตารางที่ 2-25)



ภาพที่ 2-17 มูลค่าการส่งออกทั้งหมดของสินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2552-2557



ภาพที่ 2-18 ตลาดส่งออกสำคัญสินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2552-2557



ตารางที่ 2-25 สินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มที่ส่งออก 5 อันดับแรกของอินโดนีเซีย

(หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

สินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มที่ส่งออกเป็นหลักของอินโดนีเซีย				
No	Hs Code	รายการสินค้า	มูลค่าการส่งออกของอินโดนีเซียทั้งหมดปี พ.ศ. 2552-2557	คิดเป็นสัดส่วน (ร้อยละ)
	All Products	ทุกสินค้าในอุตสาหกรรม	73,664.22	100.00
1	HS6204	สูท เครื่องแต่งตัวเป็นชุด แจ็กเก็ต เสื้อเบลเซอร์ เสื้อกระโปรงชุด กระโปรง กระโปรงกางเกง กางเกงขายาว ชุดหมีที่มีเอี๊ยมและสายโยง กางเกงขาสวมสามส่วน และกางเกงขาสั้น (นอกจากชุดว่ายน้ำ) ของสตรีหรือเด็กหญิง	5,208.95	7.07
2	HS5509	ด้าย (นอกจากด้ายเย็บ) ทำด้วยเส้นใยสังเคราะห์ที่ไม่ได้จัดทำขึ้นเพื่อการขายปลีก	5,137.63	6.97
3	HS6110	เจอร์ซี พูลโอเวอร์ เสื้อชนิดคาร์ดิแกน เสื้อกั๊กและเสื้อที่คล้ายกัน ถักแบบนิตหรือแบบโครเชต์	4,902.42	6.66
4	HS5407	ผ้าทอทำด้วยด้ายใยยาวสังเคราะห์ รวมถึงผ้าทอที่ได้จากวัตถุดิบประเภทที่ 54.04	4,248.58	5.77
5	HS6203	สูท เครื่องแต่งตัวเป็นชุด แจ็กเก็ต เสื้อเบลเซอร์ กางเกงขายาว ชุดหมีที่มีเอี๊ยมและสายโยง กางเกงขาสวมสามส่วน และกางเกงขาสั้น (นอกจากชุดว่ายน้ำ) ของบุรุษและเด็กชาย	3,697.26	5.02

ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลจาก International Trade Centre (ITC)

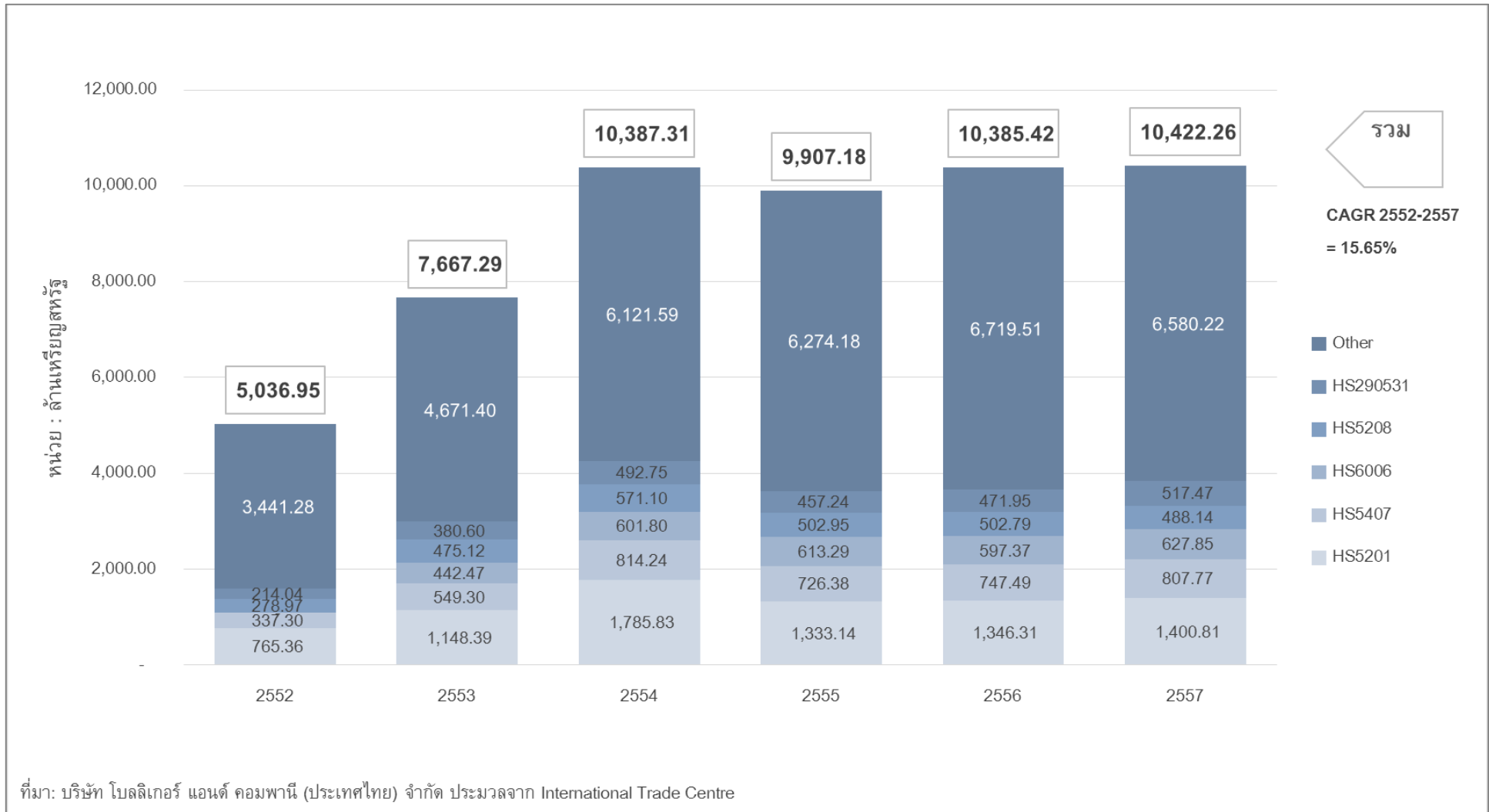
การนำเข้า

สำหรับการนำเข้าของอินโดนีเซีย ระหว่างปี พ.ศ. 2552 - 2557 การนำเข้าสินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มมีการเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 15.65 โดยมูลค่าการนำเข้าเพิ่มขึ้นจาก 5,036.95 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2552 เป็น 10,422.26 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2557 (ภาพที่ 2-19)

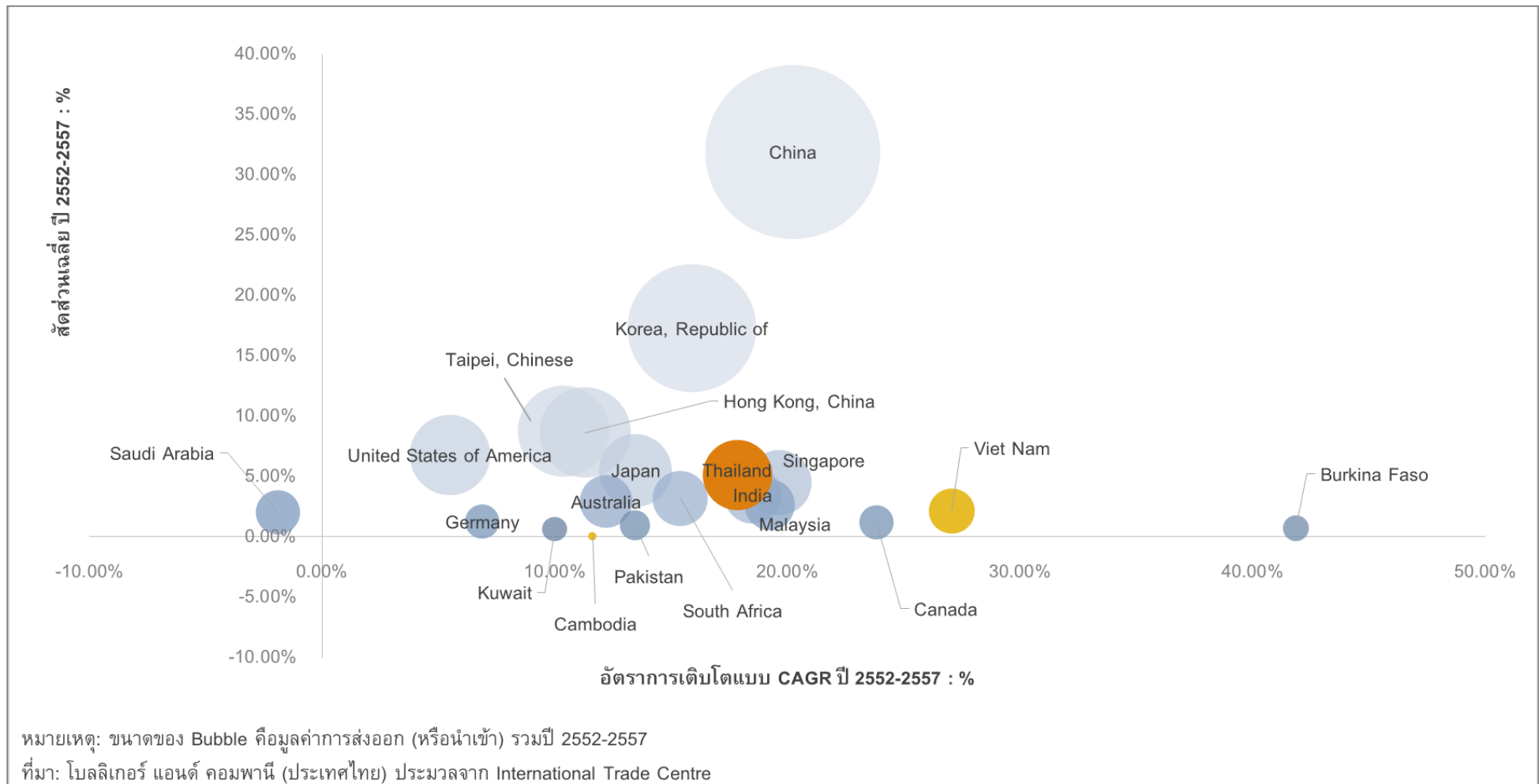
ทั้งนี้ อินโดนีเซียมีการนำเข้าจากแหล่งนำเข้าหลัก 5 อันดับแรก ได้แก่ จีน เกาหลีใต้ ไต้หวัน ฮองกง และสหรัฐอเมริกา (ภาพที่ 2-20) และสินค้านำเข้าสำคัญของอินโดนีเซีย ได้แก่ ผ้าย ผ้าทอทำด้วยด้ายใยยาวสังเคราะห์ ผ้ายอื่น ๆ ถักแบบนิตหรือแบบโครเชต์ และผ้าทอทำด้วยฝ้ายที่มีฝ้าย (ตารางที่ 2-26)



ภาพที่ 2-19 มูลค่าการนำเข้าทั้งหมดของสินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2552-2557



ภาพที่ 2-20 แหล่งนำเข้าสำคัญสินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2552-2557



ตารางที่ 2-26 สินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มที่นำเข้า 5 อันดับแรกของอินโดนีเซีย

(หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

สินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มที่นำเข้าเป็นหลักของอินโดนีเซีย				
No	Hs Code	รายการสินค้า	มูลค่าการนำเข้าของอินโดนีเซีย ทั้งหมด ปี พ.ศ. 2552-2557	คิดเป็นสัดส่วน (ร้อยละ)
	All Products	ทุกสินค้าในอุตสาหกรรม	53,806.40	100.00
1	HS5201	ฝ้าย ไม่ได้ล้างหรือหรี	7,779.83	14.46
2	HS5407	ผ้าทอทำด้วยด้ายใยยาวสังเคราะห์ รวมถึงผ้าทอที่ได้จากวัตถุดิบประเภทที่ 54.04	3,982.48	7.40
3	HS6006	ผ้าอื่น ๆ ถักแบบนิตหรือแบบโครเชต์	2,882.78	5.36
4	HS5208	ผ้าทอทำด้วยฝ้ายที่มีฝ้ายตั้งแต่ร้อยละ 85 ขึ้นไปโดยน้ำหนัก และหนักไม่เกิน 200 กรัมต่อตารางเมตร	2,819.08	5.24
5	HS290531	เอทิลีนไกลคอล(เอเทนไดออล)	2,534.05	4.71

ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลจาก International Trade Centre (ITC)

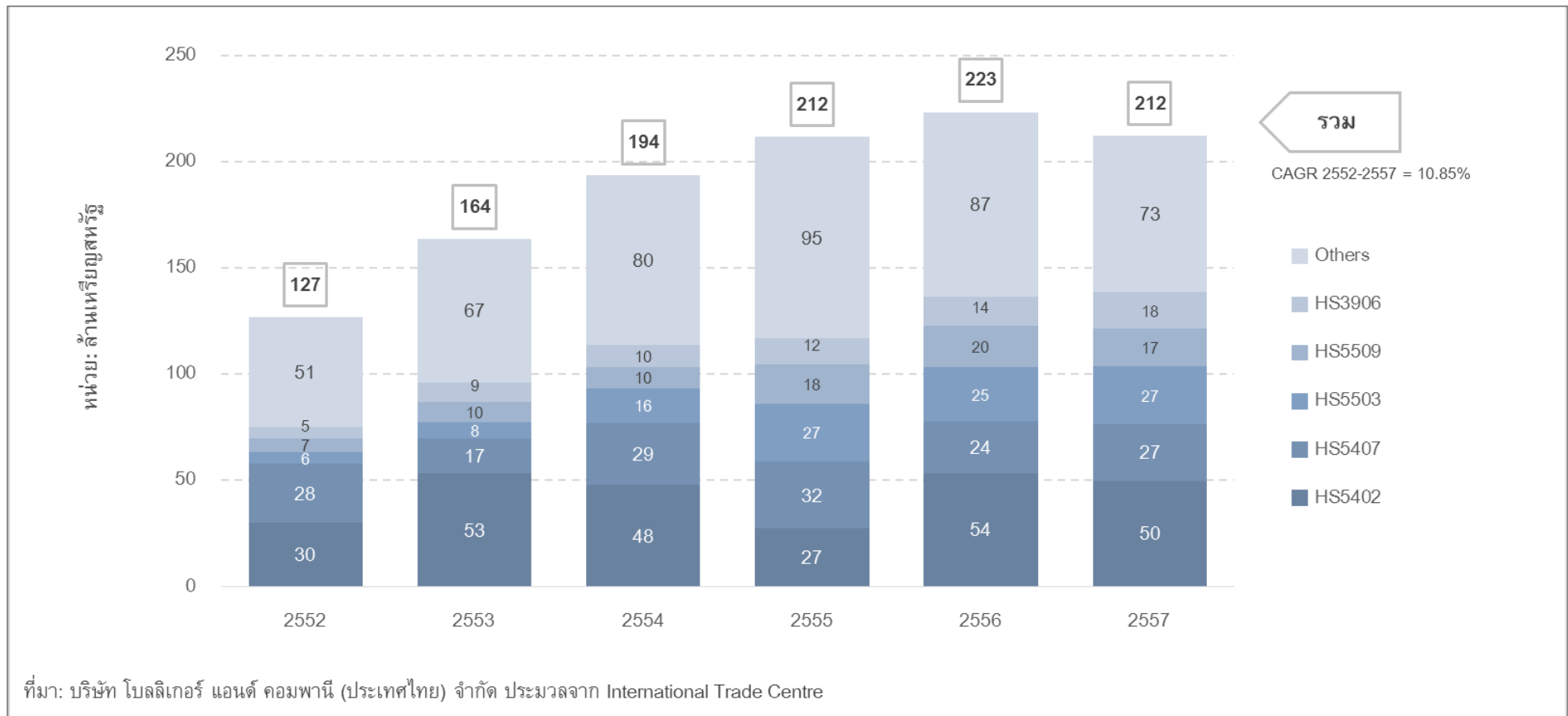
➤ การค้าของสาธารณรัฐอินโดนีเซียกับประเทศไทย

การส่งออก

ระหว่างปี พ.ศ. 2552-2557 อินโดนีเซียมีการส่งออกสินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มมายังไทยเพิ่มขึ้นจากเดิม 127 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2552 เป็น 212 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2557 คิดเป็นอัตราการเติบโตแบบ CAGR เท่ากับร้อยละ 10.85 (ภาพที่ 2-21) ทั้งนี้ สินค้าสำคัญที่อินโดนีเซียส่งออกมายังไทย ได้แก่ วัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตเครื่องนุ่งห่ม เช่น ด้ายทอใยสังเคราะห์ ผ้าทอจากใยสังเคราะห์ และเส้นใยสังเคราะห์ (ตารางที่ 2-27)



ภาพที่ 2-21 มูลค่าการส่งออกสินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มของอินโดนีเซียไปยังไทย ปี พ.ศ. 2552-2557



ตารางที่ 2-27 สินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มที่ส่งออกไปยังไทย 5 อันดับแรกของอินโดนีเซีย

(หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

สินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มที่ส่งออกมายังไทยเป็นหลักของอินโดนีเซีย				
No	Hs Code	รายการสินค้า	มูลค่าการส่งออกของอินโดนีเซียไปยังไทยทั้งหมดปี พ.ศ. 2552-2557	คิดเป็นสัดส่วน (ร้อยละ)
	All Products	ทุกสินค้าในอุตสาหกรรม	1,131.51	100.00
1	HS5402	ด้ายใยยาวสังเคราะห์ (นอกจากด้ายเย็บ) ไม่ได้จัดทำขึ้นเพื่อการขายปลีก รวมถึงใยยาวเดี่ยวสังเคราะห์ที่มีขนาดน้อยกว่า 67 เดซิเทกซ์	261.85	23.14
2	HS5407	ผ้าทอทำด้วยด้ายใยยาวสังเคราะห์ รวมถึงผ้าทอที่ได้จากวัตถุตามประเภทที่ 54.04	156.23	13.81
3	HS5503	เส้นใยสังเคราะห์ที่ไม่ได้สาน หวี หรือผ่านกรรมวิธีอย่างอื่นสำหรับการปั่นด้าย	109.35	9.66
4	HS5509	ด้าย (นอกจากด้ายเย็บ) ทำด้วยเส้นใยสังเคราะห์ ไม่ได้จัดทำขึ้นเพื่อการขายปลีก	81.70	7.22
5	HS3906	อะคริลิกโพลีเมอร์ ในลักษณะขั้นปฐม	68.40	6.05

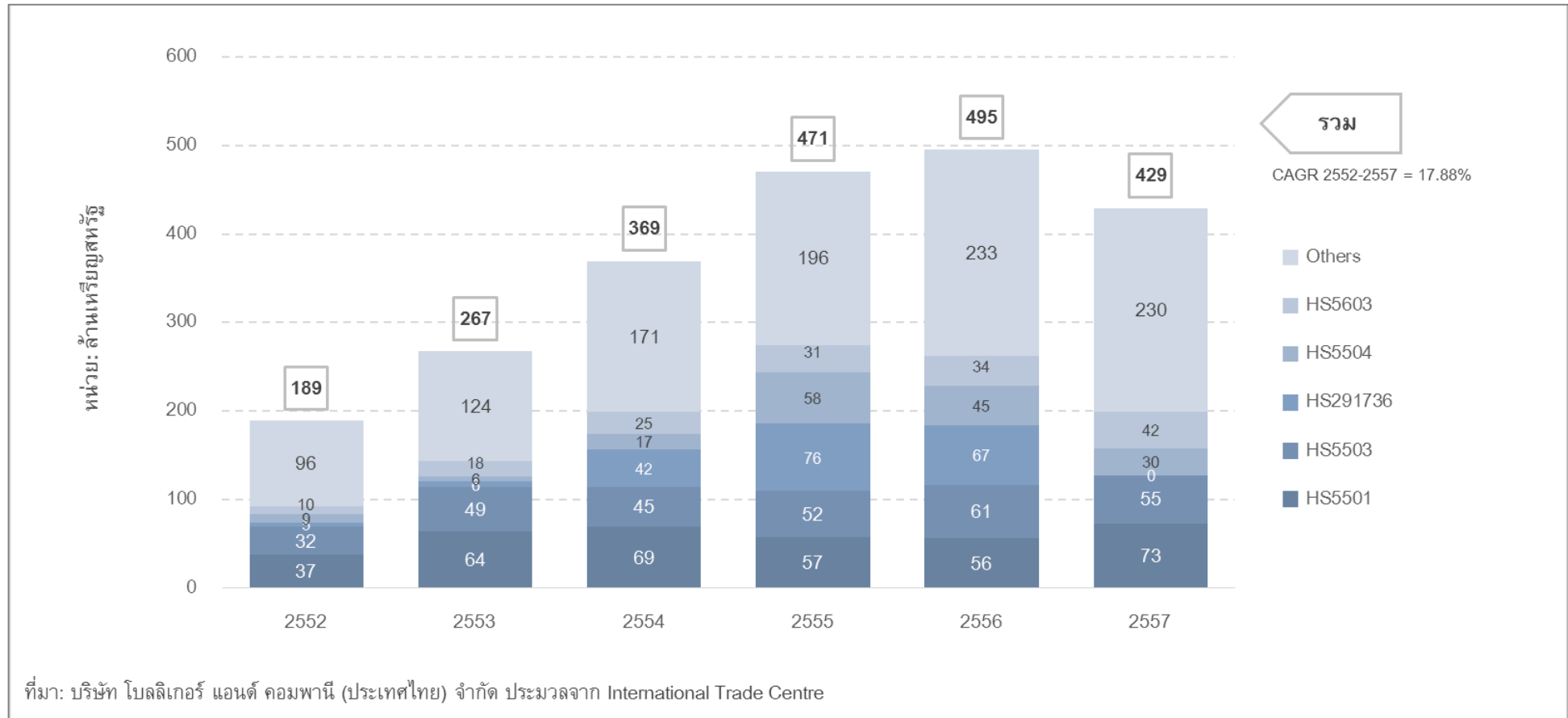
ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลจาก International Trade Centre (ITC)

การนำเข้า

ในด้านการนำเข้าสินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มจากไทย อินโดนีเซียมีการนำเข้าสินค้าดังกล่าวจากไทยในปี พ.ศ. 2557 คิดเป็นมูลค่าเท่ากับ 429 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเติบโตขึ้นจากปี พ.ศ. 2552 ที่มีมูลค่าการนำเข้าอยู่ที่ 189 ล้านดอลลาร์สหรัฐเท่านั้น โดยอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (อัตราการเติบโตแบบ CAGR) ของการนำเข้าดังกล่าวอยู่ที่ร้อยละ 17.88 (ภาพที่ 2-22) โดยสินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มที่อินโดนีเซียนำเข้าจากไทยมากที่สุด ในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2552-2557 ได้แก่ เส้นใยสังเคราะห์ กรดเทรฟทาลิก และเกลือของกรดเทรฟทาลิก เส้นใยสังเทียม และผ้าไม่ทอ (ตารางที่ 2-28)



ภาพที่ 2-22 มูลค่าการนำเข้าสินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มต์ของอินโดนีเซียจากไทย ปี พ.ศ. 2552-2557



ตารางที่ 2-28 สินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มที่นำเข้าจากไทย 5 อันดับแรกของอินโดนีเซีย

(หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

สินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มที่นำเข้าจากไทยเป็นหลักของอินโดนีเซีย				
No	Hs Code	รายการสินค้า	มูลค่าการนำเข้าของอินโดนีเซียจากไทยทั้งหมดปี พ.ศ. 2552-2557	คิดเป็นสัดส่วน (ร้อยละ)
	All Products	ทุกสินค้า	2,220.84	100.00
1	HS5501	กลุ่มใยยาวสังเคราะห์	356.03	16.03
2	HS5503	เส้นใยสั้นสังเคราะห์ที่ไม่ได้สาง หวี หรือผ่านกรรมวิธีอย่างอื่นสำหรับการปั่นด้าย	293.80	13.23
3	HS291736	กรดเทเรพทาลิก และเกลือของกรดเทเรพทาลิก	197.07	8.87
4	HS5504	เส้นใยสั้นเทียมที่ไม่ได้สาง หวี หรือผ่านกรรมวิธีอย่างอื่น สำหรับการปั่นด้าย	165.94	7.47
5	HS5603	ผ้าไม่ทอ จะอาบซึม เคลือบ หุ้มหรืออัดเป็นชั้นหรือไม่ก็ตาม	158.29	7.13

ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลจาก International Trade Centre (ITC)

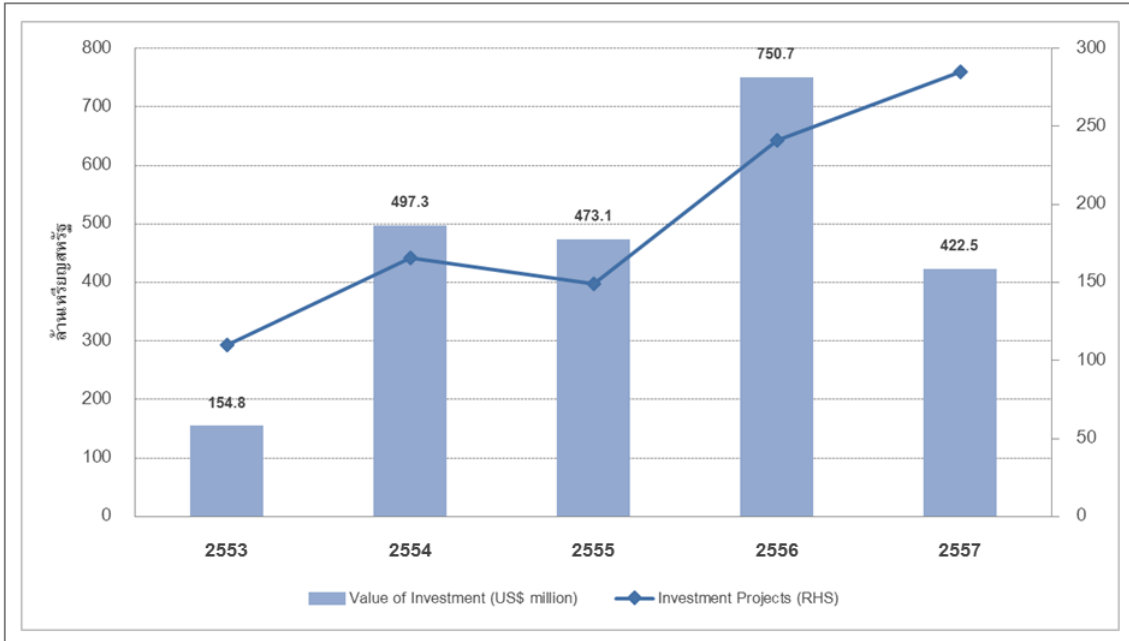
2.3.1.3. ภาพรวมด้านการลงทุน

การเข้าลงทุนของต่างชาติในอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม ของอินโดนีเซียมีแนวโน้มที่ไม่แน่นอน โดยการลงทุนของต่างชาติในปี พ.ศ. 2557 อยู่ที่ราว 422.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณร้อยละ 1.48 ของมูลค่าการลงทุนจากต่างประเทศทั้งหมด (28,529.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ซึ่งถือเป็นสัดส่วนที่น้อยมาก (ภาพที่ 2-23)

อย่างไรก็ตาม มูลค่าการลงทุนในปี พ.ศ. 2557 ลดลงค่อนข้างมากหากเปรียบเทียบกับมูลค่าของปี พ.ศ. 2556 เกิดจากสาเหตุหลักๆ สองประการ ได้แก่ ค่าจ้างอัตราค่าแรงขั้นต่ำที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น และรัฐบาลอินโดนีเซียมีการประกาศปรับเพิ่มค่าไฟฟ้าในปี พ.ศ. 2556 ซึ่งส่งผลกระทบต่อการผลิตในภาคอุตสาหกรรม เนื่องจากต้นทุนค่าไฟฟ้าในการผลิตของอุตสาหกรรมนี้คิดเป็นร้อยละ 30 ของต้นทุนการผลิตทั้งหมด



ภาพที่ 2-23 มูลค่าการลงทุนจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม ปี พ.ศ. 2553-2557



ที่มา : บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมข้อมูลจาก GAIKINDO

2.3.2. นโยบายและมาตรการจากภาครัฐ

อุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มมีความสำคัญต่อประเทศ โดยทำรายได้ให้กับประเทศจากการส่งออกจำนวนมาก รวมถึง อินโดนีเซียเป็นประเทศที่มีนโยบายการลงทุนที่ค่อนข้างเปิดรับการลงทุนจากต่างประเทศ ทั้งนี้ จากการจัดยุทธศาสตร์การลงทุนของ BKPM ในปี พ.ศ. 2558–2562 (แผนพัฒนาประเทศ ปี ค.ศ. 2015-2019) อุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มถูกจัดอยู่ในอุตสาหกรรมที่ BKPM ให้ความสำคัญ (Investment Priority Sectors) ในประเภทของอุตสาหกรรมที่พึ่งพาแรงงานในการผลิต

สิทธิประโยชน์ที่ BKPM เสนอให้แก่ผู้ประกอบการหรือนักลงทุนที่ลงทุนในอุตสาหกรรม ได้แก่ การยกเว้นภาษี (Tax Holiday) เป็นระยะเวลา 5-10 ปี (ขึ้นกับประเภทอุตสาหกรรม) สิทธิลดหย่อนภาษี (Tax Allowance) สำหรับภาคธุรกิจ 143 ภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมหลัก (ต้องตรงตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้) การได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีนำเข้าสินค้าวัตถุดิบและส่วนประกอบ (Import Duty Facility) เป็นต้น



เพื่อเพิ่มศักยภาพของอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม ในปี พ.ศ. 2550 รัฐบาลอินโดนีเซียได้นำโครงการปรับโครงสร้างเครื่องจักรสิ่งทอ (Textile Machinery Restructuring Program) มาใช้เพื่อให้การสนับสนุนการเปลี่ยนเครื่องจักรเก่าตั้งแต่ 10 – 25 ปีที่ใช้ในอุตสาหกรรมเป็นเครื่องจักรใหม่ที่ทันสมัย ช่วยเพิ่มปริมาณการผลิต และลดต้นทุน ผ่านการให้เงินกู้ยืมในอัตราดอกเบี้ยต่ำ หรือการลดราคาเครื่องจักรใหม่ให้แก่ผู้ประกอบการประมาณร้อยละ 10 นอกจากนี้ ยังมีการยกเว้นภาษีนำเข้าเครื่องจักรเพื่อการผลิตสิ่งทอให้แก่ผู้ประกอบการในประเทศ (รายละเอียดตาม Ministry of Finance Decree no. 80/2011) การสนับสนุนครั้งนี้ของภาครัฐช่วยเพิ่มความมั่นใจให้แก่นักลงทุน/ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรม

มาตรการอื่นๆ ที่ภาครัฐใช้เพื่อสนับสนุนการลงทุนในอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มคือสิทธิประโยชน์จากการลงทุนในเขตส่งเสริมการส่งออก (Free Trade Zone) เช่น ในเขตเศรษฐกิจบาเตม (Batem Island) นอกจากการพัฒนาสาธารณูปโภคพื้นฐาน และระบบขนส่งในท้องถิ่นแล้ว สิทธิพิเศษทางภาษีที่ได้รับ ได้แก่ การลดหย่อนกำไรก่อนการชำระภาษี ในอัตราร้อยละ 5 ของมูลค่าการลงทุน เป็นระยะเวลาต่อเนื่อง 6 ปี สามารถหักบันทึกค่าเสื่อมได้สูงสุด 2 เท่าของอัตราปกติที่กฎหมายอินโดนีเซียอนุญาต ทั้งนี้ ยังมีการลดหย่อนภาษีหัก ณ ที่จ่ายของเงินปันผลจากร้อยละ 15 เหลือร้อยละ 10 ภายใต้สนธิสัญญา Double Tax Agreement ระหว่างไทยกับอินโดนีเซีย สำหรับภาษีนำเข้าวัตถุดิบและเครื่องจักรเพื่อการผลิตจะได้รับการลดหย่อนสำหรับทุกสินค้า สิทธิประโยชน์ยังครอบคลุมถึงการยกเว้นภาษีสูงสุด 5 -10 ปี ในกรณีที่กิจการมีการขาดทุน

2.3.3. SWOT ของอุตสาหกรรม

2.3.3.1. จุดแข็ง

อินโดนีเซียมีความอุดมสมบูรณ์ในทรัพยากร อีกทั้งยังมีแรงงานในตลาดแรงงานเป็นจำนวนมาก อัตราค่าจ้างที่อยู่ในระดับที่ไม่สูง ปัจจัยดังกล่าวเหล่านี้เอื้ออำนวยต่อการเข้ามาลงทุนและประกอบธุรกิจในอินโดนีเซีย โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมที่พึ่งพาแรงงานในการผลิต และไม่ต้องการใช้ทักษะในการผลิตขั้นสูง ดังเช่นอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม

จุดแข็งอีกประการ ก็คือ การที่ภาครัฐของอินโดนีเซียมีมาตรการส่งเสริมการลงทุนให้แก่ผู้ลงทุนต่างชาติที่เข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมดังกล่าวเพื่อให้สามารถแข่งขันในตลาดโลกอย่าง



ต่อเนื่อง อาทิ การตั้งกองทุนเงินกู้แบบผ่อนปรนแก่กิจการขนาดกลางและขนาดเล็ก ทำให้ต้นทุนการผลิตต่ำ และสิทธิประโยชน์ทางภาษีให้กับเครื่องจักรสำหรับอุตสาหกรรมสิ่งทอ

2.3.3.2. จุดอ่อน

จุดอ่อนที่สำคัญคือความพร้อมและการขาดแคลนของระบบสาธารณูปโภคและโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ โดยเฉพาะกระแสไฟฟ้า ซึ่งส่งผลกระทบต่อภาคการผลิตและภาคอุตสาหกรรมในอินโดนีเซียอย่างมาก และระบบขนส่งและโลจิสติกส์ที่ยังไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่ส่งผลให้ค่าขนส่ง และระยะเวลาในการขนส่งเพิ่มมากขึ้น และเป็นภาระต่อต้นทุนในการผลิต

วัตถุดิบในประเทศไม่เพียงพอต่อการผลิต จึงต้องนำเข้าจากประเทศเพื่อนบ้าน เช่น เส้นใย หรือเส้นด้าย โดยส่วนหนึ่งเป็นผลจากการที่ภาคการเกษตรของประเทศยังคงเป็นเกษตรแบบดั้งเดิม ทำให้ผลผลิตทางการเกษตรขึ้นอยู่กับปัจจัยสภาพอากาศเป็นสำคัญ และยังเป็นเหตุจากการที่ภูมิประเทศซึ่งเป็นหมู่เกาะ ทำให้การขนส่งวัตถุดิบมีต้นทุนที่สูง หรือทำได้ยากลำบาก

2.3.3.3. โอกาส

ปัจจัยหลัก 2 ประการที่ทำให้อินโดนีเซียเป็นที่น่าสนใจของผู้ลงทุนจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม ได้แก่ ตลาดขนาดใหญ่และเติบโตอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้มีความต้องการสินค้าอุปโภคบริโภคเพิ่มมากขึ้น รวมถึงการที่อินโดนีเซียมีความต้องการและนำเข้าวัตถุดิบสำหรับใช้ในอุตสาหกรรมอยู่เป็นปริมาณมาก

2.3.3.4. อุปสรรค

ปัญหาขาดแคลนแรงงานมีฝีมือเข้าสู่อุตสาหกรรม โดยเป็นผลจากการที่แรงงานส่วนใหญ่ในอินโดนีเซีย เลือกลงงานย้ายไปประกอบในอุตสาหกรรมภาคส่วนอื่นของประเทศมากขึ้นแทน และอุปสรรคสำคัญอีกประการคือ การแข่งขันจากภาคเอกชนรายอื่นๆ ที่ได้มีการเข้าไปลงทุนแล้ว



2.3.4. โอกาสในอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มสำหรับนักลงทุนไทย

เดิมเมื่อประมาณ 15 ปีที่ผ่านมา อินโดนีเซียนับเป็นมหาอำนาจในอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มในอาเซียน แต่ปัจจุบันสถานการณ์เปลี่ยนแปลงจากเดิมมาก เวียดนามได้พัฒนาตนเองอย่างรวดเร็วและก้าวขึ้นเป็นผู้นำในอาเซียน ขณะที่อินโดนีเซียได้พยายามพัฒนาอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม โดยกระทรวงอุตสาหกรรมของอินโดนีเซียได้ประกาศเมื่อเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2557 กำหนดให้อุตสาหกรรมสิ่งทอเป็น 1 ใน 6 อุตสาหกรรมเป้าหมายที่สำคัญต่อการพัฒนาประเทศ ซึ่งครอบคลุมอุตสาหกรรมอาหาร สิ่งทอและรองเท้า ยารักษาโรคและอุปกรณ์ การแพทย์ ยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ และกิจการผลิตไฟฟ้า

เมื่อพิจารณามูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างชาติ (FDI) ในสาขาส่งทอและเสื้อผ้าของอินโดนีเซีย พบว่ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากจุดเด่นของจำนวนแรงงานและค่าแรงที่ยังคงอยู่ในระดับที่ต่ำพอจะแข่งขันได้กับผู้ผลิตในตลาดอาเซียน ทั้งนี้ อินโดนีเซียเป็นตลาดใหญ่ที่มีความต้องการบริโภคสิ่งทอและผลิตภัณฑ์เพิ่มขึ้นทุกปีอย่างต่อเนื่อง จากคนละ 4 กิโลกรัมในปี พ.ศ. 2543 เพิ่มขึ้นเป็นคนละ 5 กิโลกรัมในปี พ.ศ. 2552 และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็นคนละ 6 กิโลกรัม/คน ในปี พ.ศ. 2558 ซึ่งแม้ว่าอินโดนีเซียจะเป็นผู้ผลิตและสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มรายสำคัญของโลก แต่ก็ยังมีความต้องการนำเข้าสิ่งทอและผลิตภัณฑ์จากต่างประเทศค่อนข้างสูง โดยจะเห็นได้ว่า ในระยะ 4-5 ปีที่ผ่านมา ยอดนำเข้าเสื้อผ้าสำเร็จรูปของอินโดนีเซียเพิ่มขึ้นสูงเฉลี่ยร้อยละ 43 ต่อปี โดยสินค้านำเข้าหลัก ได้แก่ เสื้อยืด ที่เชิ้ต และชุดสูท/เสื้อผ้ายืด

สำหรับการทำธุรกิจค้าปลีกเสื้อผ้าสำเร็จรูป ตลาดอินโดนีเซียมีปัจจัยเกื้อหนุน อันได้แก่การพัฒนาเข้าสู่ความเป็นเมือง (Urbanization) และความต้องการซื้อเสื้อผ้าเครื่องแต่งกายของชาวอินโดนีเซียที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ รสนิยมที่ใกล้เคียงกันและกำลังซื้อที่เพิ่มขึ้น ทำให้ผู้ประกอบการไทยมีโอกาสขยาย Outlet และ Brand ของไทยไปสู่หัวเมืองสำคัญที่มีอัตราการบริโภคและรายได้ต่อหัวประชากรที่เพิ่มสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการควรวางแผนกลยุทธ์ที่เหมาะสม ทั้งในเรื่องของกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย พฤติกรรมผู้บริโภค การตั้งราคาที่ได้เปรียบกับคู่แข่ง และศึกษาคู่แข่งอย่างถ่องแท้ นอกจากนี้ ต้องมีการวางแผนอย่างรอบคอบ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของดีไซน์ เทรนด์ต่างๆ การออกแบบ collection เสื้อผ้า เป็นต้น



2.3.5. พื้นที่ที่น่าสนใจต่อการเข้าไปลงทุนสำหรับนักลงทุนไทย

สำหรับพื้นที่ที่น่าสนใจในการเข้าไปลงทุนและประกอบธุรกิจโรงงานผลิตสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มในอินโดนีเซีย ได้แก่ เกาะชวา และบาเตม (เกาะสุมาตรา) เนื่องจากมีประชากรอาศัยอยู่จำนวนมาก ทำให้มีความต้องการในสินค้าอุปโภคบริโภค รวมถึงเสื้อผ้าเครื่องนุ่งห่ม นอกจากนี้ยังมีเขตส่งเสริมการส่งออก (Free Trade Zone) อยู่ในพื้นที่นั้นๆ ด้วย

2.3.5.1. เกาะชวา

พื้นที่เกาะชวาเป็นพื้นที่ที่มีระดับการพัฒนาในโครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภค รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ซึ่งเอื้อต่อการเข้าไปจัดตั้งโรงงานผลิตสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม ทั้งนี้ ภาครัฐได้จัดทำแผนเพื่อพัฒนาทั้งสาธารณูปโภคพื้นฐาน เช่น ระบบไฟฟ้า และโรงงานผลิตไฟฟ้า (ทั้งสิ้น 6 โรง) บนเกาะชวา รวมถึงการพัฒนาระบบขนส่งภายใต้แผนพัฒนาแห่งชาติ ปี พ.ศ. 2558-2562 (National Development Plan 2015-2019) เพื่อเพิ่มการเชื่อมต่อของระบบขนส่งทั้งทางถนน เรือ และอากาศ และลดต้นทุนในการขนส่ง

พื้นที่ที่น่าสนใจ (Attractive Area) ของเกาะชวาจึงได้แก่ พื้นที่ชวาตะวันตก (West Java) และชวากลาง (Central Java) เช่น กรุงจาการ์ตา เมืองโบกอร์ เมืองเซมารัง (Semarang) เป็นต้น ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่ที่มีการพัฒนาสาธารณูปโภคค่อนข้างดี เมื่อเปรียบเทียบกับพื้นที่อื่นๆ และมีการจัดตั้งเขตส่งเสริมการส่งออก หรือ Free Trade Zone นอกจากนี้ ภาครัฐได้จัดทำแผนจัดตั้ง Industrial Park ใหม่เพื่อเป็นโอกาสในการลงทุนให้แก่อุตสาหกรรมสิ่งทอ และเครื่องนุ่งห่ม ได้แก่ Sayung Industrial Park และ JIPE Industrial Park

➤ ผู้ประกอบการรายสำคัญในพื้นที่

สำหรับผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มของอินโดนีเซีย นั้น เกือบทั้งหมดกระจุกตัวอยู่ในพื้นที่เกาะชวา โดยกระจายอยู่ใน 3 พื้นที่หลัก คือ กรุงจาการ์ตา พื้นที่ทางฝั่งตะวันตกของเกาะชวา และพื้นที่ตอนกลางของเกาะชวา โดยส่วนมากจะกระจายตัวอยู่ในพื้นที่นอกเมืองหลวง เนื่องจากแม้ว่าสาธารณูปโภคในกรุงจาการ์ตาจะดีกว่าในพื้นที่อื่น ๆ แต่ต้นทุนการผลิต และค่าครองชีพของชาวชวาตะวันออก และชวากลางต่ำกว่าอย่างค่อนข้างชัดเจน



ผู้ประกอบการในจาการ์ตา ได้แก่ PT Greentex Indonesia Utama, PT Narawata Nakmur, Tanjung Priok, Ungaran Sari Garments, PT Pan Brothers tbk – Boyolali, PT Eins Trend, PT Golden Castle และ PT Out of Asia

ส่วนผู้ประกอบการในพื้นที่ชวาตะวันตก ได้แก่ PT Yongjin Javasuka Garment, PT Taitat Putra Rejeki, PT Leading Garment Industries, PT Yuni International, PT Mintra Garindo Perkasa, PT Dada Indonesia, PT Indo Prima Indaman Apparel, PT TA Global Indonesia, PT V-Apparel Semarang, PT Sinar Timur Industrindo, PT Parkland World Indonesia และ PT Freetrend Indonesia

ผู้ประกอบการที่มีบริษัทในพื้นที่ชวาส่วนกลาง ได้แก่ PT Apparel One Indonesia, PT Hosanna Garmentama, PT Korye Polymer Jaya, PT Lucky Textile Semarang, PT Pancaprima Ekaborthers, PT Shita Sarang, PT Shyang Yao Fung, PT Sinar Utama Jaya Abadi, PT Tung Mung Textile Bintan, Ungaran Sari Garments, PT Pan Brothers tbk-Boyolali, PT Eins Trend, PT Grand Best Indonesia, PT Ching Luh Indonesia, PT Lezax Nesia Jaya, PT Jaya Asri Garmino, และ PT Samwon Busana

ทั้งนี้ บริษัทสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มส่วนใหญ่รับจ้างผลิตโดยมีสัญญาการว่าจ้างการผลิตกับบริษัทต่างชาติขนาดใหญ่ (OEM) เช่น Adidas, Nike, Levi's, Uniqlo เป็นต้น



ภาพที่ 2-24 ผู้ประกอบการสำคัญในอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มในพื้นที่เกาะชวา

กรุงจาการ์ตา

- ผลิตสินค้าในเครือ Uniqlo – Ungaran Sari Garments, PT. Pan Brothers tbk – Boyolali, PT Eins Trend
- ผลิตสินค้าในเครือ Adidas - PT. Greentex Indonesia Utama, PT Narawata Nakmur, PT Tuntex Garment Indonesia – Tanjung Priok
- ผลิตสินค้าในเครือ Nike – PT Golden Castle
- ผลิตสินค้าในเครือ Zara - PT Out Of Asia

INDONESIA

- National capital
- Provincial capital
- Town, village
- International boundary
- Main road
- Second road
- - - - - Railroad
- + Major airport

ชวากลาง – เซมารัง - Sleman

- ผลิตสินค้าในเครือ Uniqlo – Ungaran Sari Garments, PT. Pan Brothers tbk – Boyolali, PT Eins Trend
- ผลิตสินค้าในเครือ Adidas - PT Apparel One Indonesia, PT Hosanna Garmentama, PT Korye Polymer Jaya (Polymer Utama), PT Lucky Textile Semarang, PT Panarub Dwikarya, PT Pancaprima Ekabrothers, PT Shinta Sarang, PT Shyang Yao Fung, PT Sinar Utama Jaya Abadi, PT Tung Mung Textile Bintan
- ผลิตสินค้าในเครือ Nike – PT Grand Best Indonesia, PT Ching Luh Indonesia, PT Lezax Nesia Jaya
- ผลิตสินค้าในเครือ Levi – PT Jaya Asri Garmino, PT Samwon Busana

ชวาตะวันตก – โบกอร์ – Sukabumi – Cigereleng - Banten

- ผลิตสินค้าในเครือ Adidas – PT Yongjin Javasuka Garment, PT Taitat Putra Rejeki, PT Leading Garment Industries, PT Yuni International, PT Mintra Garindo Perkasa
- ผลิตสินค้าในเครือ Levi – PT Dada Indonesia, PT Indo Prima Indaman Apparel
- ผลิตสินค้าในเครือ New Balance – PT TA Global Indonesia, PT V-Apparel Semarang, PT Sinar Timur Industrindo, PT Parkland World Indonesia, PT Freetrend Indonesia

ที่มา : บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด



2.3.5.2. เกาะสุมาตรา – บาเตม

เกาะบาเตม ซึ่งอยู่ในภูมิภาคทางตอนกลางของเกาะสุมาตราเป็นเขตส่งเสริมการส่งออกที่ถูกจัดตั้งตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554 เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักลงทุนและผู้ประกอบการที่เข้ามาลงทุน ผ่านสิทธิประโยชน์ทางภาษี รวมถึงการเอื้ออำนวยความสะดวกทางการลงทุนต่างๆ เพื่อช่วยการดำเนินธุรกิจเป็นไปได้อย่างขึ้น นอกจากนี้ มีระยะห่างจาก เกาะสิงคโปร์เพียง 20 กิโลเมตร ทำให้การค้า การส่งออก และการทำธุรกิจ ระหว่างสองประเทศเป็นไปได้อย่างขึ้น อย่างไรก็ตาม ด้วยระดับความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภค รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ในเกาะสุมาตราอาจจะมีได้มีระดับความพร้อมหรือความเอื้ออำนวยที่เทียบเท่ากับพื้นที่ในเกาะชวา

ในด้านต้นทุนการประกอบธุรกิจในแต่ละพื้นที่ พบว่า ในเกาะสุมาตรา มีอัตราค่าจ้างขั้นต่ำเฉลี่ยอยู่ที่ราว 1.6-1.9 ล้านรูเปียห์อินโดนีเซียต่อเดือน โดยเมืองเมดานมีระดับรายได้เฉลี่ยต่ำกว่าเมืองอื่นๆ ที่นำมาพิจารณา คืออยู่ที่ 1,625,000 ล้านรูเปียห์อินโดนีเซียต่อเดือน ในขณะที่เมืองปาเลมบัง (เมืองหลวงของจังหวัดสุมาตราใต้) มีอัตราค่าจ้างขั้นต่ำที่ค่อนข้างสูง กล่าวคือ 1,974,346 ล้านรูเปียห์อินโดนีเซียต่อเดือน

สำหรับเขตส่งเสริมการส่งออกบาเตมมีพื้นที่ทั้งสิ้น 715 ตารางกิโลเมตร หรือครอบคลุมหมู่เกาะบาเตมเกือบทั้งเกาะ โดยรัฐบาลให้การสนับสนุนเป็นเขตการส่งเสริมการส่งออก ผ่านการพัฒนาาระบบสาธารณูปโภคพื้นฐาน และระบบขนส่ง ได้แก่ สนามบิน อาคารท่าเรือเฟอร์รี่ทั้งหมด 5 อาคาร สะพานเชื่อมต่อเกาะบินทาน (Bintan Island) และเขตอุตสาหกรรม รวมถึงมีการวางแผนสร้างระบบรถไฟ Monorail ในอนาคตอีกด้วย

➤ ผู้ประกอบการรายสำคัญในพื้นที่

ยังไม่มีรายงานข้อมูลของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มรายสำคัญที่ไปจัดตั้งโรงงานในพื้นที่ของเกาะสุมาตรา อย่างไรก็ตาม มีผู้ประกอบการรายเล็กเข้าไปจัดตั้งโรงงานในเขตส่งเสริมการส่งออกบาเตม เพื่อรับสิทธิประโยชน์ทางภาษี



2.3.6. บริษัทกรณีศึกษา (Case Study)

➤ Adidas⁸

Adidas Group เป็นบริษัทผู้ผลิตสัญชาติเยอรมันที่ผลิตและจำหน่ายเสื้อผ้ากีฬารายใหญ่ที่สุดบริษัทหนึ่งของโลก ได้เข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมสิ่งทอ และเครื่องนุ่งห่มของอินโดนีเซียในลักษณะของหุ้นส่วนทางกลยุทธ์ (Strategic Partnership) กับผู้ผลิตท้องถิ่นอินโดนีเซียมานานกว่า 25 ปี โดยมีการเพิ่มจำนวนสัญญาการจ้างผลิตกับผู้ผลิตท้องถิ่นอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ มีการลงทุนในอินโดนีเซียประมาณ 10.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐนับตั้งแต่ได้มีการเริ่มลงทุนในอินโดนีเซีย

บริษัทอินโดนีเซียรายใหญ่ที่เป็นหุ้นส่วนการผลิตกับ Adidas Group ได้แก่ PT Panarub Industry ซึ่งตั้งอยู่ในกรุงจาการ์ตา และ PT Tuntex Garment Indonesia ซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณภาคกลางของเกาะชวา นอกจากนี้โรงงานการผลิต บริษัท Adidas Group ได้จัดตั้งสำนักงานขายในอินโดนีเซีย

นอกเหนือจากโรงงานผลิตและสำนักงานขายที่กล่าวมาข้างต้น บริษัท Adidas Group ยังทำสัญญาร่วมจ้างผลิตกับบริษัทอื่นในอินโดนีเซียอีก ได้แก่ PT Greentex Indonesia Utama, PT Narawata Nakmur, Tanjung Priok, PT Yongjin Javasuka Garment, PT Taitat Putra Rejeki PT Leading Garment Industries, PT Yuni International, PT Mintra Garindo Perkasa, PT Apparel One Indonesia, PT Hosanna Garmentama, PT Korye Polymer Jaya, PT Lucky Textile Semarang, PT Pancaprima Ekaborthers, PT Shita Sarang, PT Shyang Yao Fung, PT Sinar Utama Jaya Abadi และ PT Tung Mung Textile Bintan ซึ่งทุกบริษัทที่กล่าวมานี้ มีโรงงานการผลิตอยู่บนเกาะชวา

➤ PT. Apparel One Indonesia⁹

PT Apparel One Indonesia เป็นบริษัทร่วมทุนจาก 3 ประเทศ ได้แก่ PT Binabusana Internusa จากอินโดนีเซีย WellCorp Singapore จากประเทศสิงคโปร์ และ Duang Dee Dee Yeh Group จากไทย ทั้งนี้ บริษัทตั้งอยู่ในเขตเซมารัง (Semarang) ทางตอนกลางของหมู่เกาะชวา โดยทำการผลิตเครื่องนุ่งห่มแฟชั่น และกีฬา รวมถึงเป็น supplier ให้แก่ Adidas เช่นกัน

⁸ ข้อมูลจาก <http://www.adidas-group.com>

⁹ ข้อมูลจาก <http://aoi.co.id/>



ผลิตสินค้าเครื่องนุ่งห่มทั้งสิ้น 50 ชนิดผลิตภัณฑ์ โดยใช้เครื่องจักรทั้งสิ้น 1,500 เครื่อง มีกำลังการผลิตที่ 732,000 ชิ้นต่อเดือน และมีพนักงานทั้งหมด 2,700 คน

ปัจจุบัน บริษัทมีพื้นที่ในการประกอบธุรกิจทั้งสิ้น 15,000 ตารางเมตร อันประกอบด้วย ส่วนของสำนักงาน โรงงานผลิต 2 แห่ง ที่เก็บสินค้า (Warehouse) พื้นที่เพื่อการตัดเย็บ และพื้นที่สำหรับผลิตสินค้าขั้นสุดท้าย นอกจากนี้ ยังมีส่วนประกอบของห้องทดลอง เพื่อให้ได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ ที่ตอบสนองต่อความต้องการของผู้บริโภค ทั้งนี้ ตลาดที่สำคัญของบริษัท ได้แก่ ญี่ปุ่น อังกฤษ สวีเดน โปรตุเกส สวิสเซอร์แลนด์ นอร์เวย์ สหรัฐอเมริกา เยอรมนี เนเธอร์แลนด์ และแคนาดา

2.4. บทสรุป

อินโดนีเซียเป็นประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งมีพื้นที่และจำนวนประชากรมากที่สุดในภูมิภาค ด้วยขนาดตลาดในประเทศที่มีขนาดใหญ่ทรัพยากรธรรมชาติต่างๆ ที่มีอยู่อย่างอุดมสมบูรณ์และยังมีอีกหลายพื้นที่ของประเทศที่ยังไม่ถูกนักลงทุนใดเข้าไปใช้ประโยชน์ ประกอบกับจำนวนแรงงานในประเทศที่มีอยู่มาก และอัตราค่าจ้างยังอยู่ในระดับที่ไม่สูงมาก ทำให้อินโดนีเซียเป็นประเทศหนึ่งที่ได้รับ ความสนใจจากนักลงทุนต่างชาติเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาคอุตสาหกรรมอย่างเกษตร อาหาร สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม เครื่องจักร ยานยนต์ และภาคการผลิตต่างๆ รวมถึงภาคการบริการอย่างการก่อสร้าง การธนาคาร และการท่องเที่ยว

ทั้งนี้ ทิศทางนโยบายเศรษฐกิจที่เริ่มเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมที่ประเทศจะมุ่งเน้นการส่งออกทรัพยากรและน้ำมันเชื้อเพลิง รัฐบาลอินโดนีเซียได้หันไปสู่ด้านการลงทุนมากขึ้น โดยมีความพยายามที่จะดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ ผ่านนโยบายและการสนับสนุนในด้านต่างๆ มีการจัดสร้างและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบอำนวยความสะดวกต่างๆ ทางด้านการค้าการลงทุน ตลอดจนพยายามปรับเปลี่ยนระบบและกระบวนการต่างๆ เช่น พิธีการศุลกากร กฎหมาย/กฎระเบียบภายในประเทศ กระบวนการยื่นเอกสารต่างๆ ตลอดจนจัดตั้งศูนย์ให้บริการแก่นักลงทุนที่เป็นเหมือน One-Stop Service ที่นักลงทุนแค่เพียงมาติดต่อ ณ จุดนั้นจุดเดียว ก็จะสามารถประสานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจากกระทรวง และหน่วยงานต่างๆ ของอินโดนีเซีย รวมไปถึงรัฐบาลท้องถิ่นในพื้นที่ที่ตนสนใจได้



อย่างไรก็ตาม จากการเดินทางไปศึกษาข้อมูลเชิงลึก (Fact Finding) ในอินโดนีเซีย รวมถึงไปถึงการศึกษาวិเคราะห์โอกาสและศักยภาพการลงทุนของไทยในอินโดนีเซีย ทำให้ได้ข้อสรุปที่ว่า อินโดนีเซียยังมีปัญหาและข้อจำกัดบางประการที่ทำให้การเข้าไปลงทุน อาจจะไม่ได้รับรู้เสียทั้งหมด ทั้งนี้ อุตสาหกรรมที่นักลงทุนไทยคาดว่าจะมีโอกาสและความเป็นไปได้ในการเข้าไปลงทุนมากที่สุด ก็คือ อุตสาหกรรมภาคการเกษตรและอาหารแปรรูป โดยเฉพาะภาคการแปรรูปสินค้าจากทางการเกษตร ซึ่งอินโดนีเซียมีทรัพยากรและพื้นดินเพาะปลูกพืชเกษตรที่มาก มีแรงงานในภาคการเกษตรรองรับ และตลาดในประเทศก็ยังคงอยู่ในช่วงของการขยายตัวจากระดับรายได้ของชนชั้นกลางที่เพิ่มสูงขึ้น ส่วนอุตสาหกรรมอื่นที่มีความเป็นไปได้เช่นกัน คือ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ (ภาคการผลิต) และอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม (ภาคการผลิตต้นน้ำ ตลอดจนการผลิตปลายน้ำ)

ปัญหาหรืออุปสรรคที่เป็นจุดอ่อนของอินโดนีเซีย ได้แก่ ความพร้อมของระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ภายในประเทศ ซึ่งในหลายพื้นที่นอกเกาะชวายังประสบปัญหาขาดแคลนกระแสไฟฟ้า หรือมีเส้นทางระบบโลจิสติกส์ที่ไม่เอื้ออำนวย ทำให้มีต้นทุนที่สูง ขณะเดียวกัน ปัญหาคอร์รัปชัน หรือปัญหาการเมืองท้องถิ่น ก็เป็นปัญหาที่ผู้ประกอบการอาจจะต้องนำไปใช้พิจารณาเป็นต้นทุนในการผลิตและการประกอบการเช่นกัน





บรรณานุกรม

ภาษาไทย

สถาบันนานาชาติเพื่อเอเชียแปซิฟิกศึกษา. (2556). โครงการวิจัยเรื่องการพัฒนากรอบความร่วมมือเพื่อส่งเสริมการค้าการลงทุนในระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC).

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม. (2556). รายงานการวิเคราะห์ข้อมูลการพัฒนาเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมของประเทศไทยและประเทศอินโดนีเซีย (สาธารณรัฐอินโดนีเซีย). ศูนย์สารสนเทศเศรษฐกิจอุตสาหกรรม.

สำนักบริหารกิจการต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์. (01 07 2556). ภาวะและแนวโน้มเศรษฐกิจอินโดนีเซีย. เข้าถึงได้จาก กระทรวงพาณิชย์:
http://www2.moc.go.th/ewt_dl_link.php?nid=6893

เครือธนาคารกสิกรไทย. (01 07 2558). ประเทศอินโดนีเซีย. เข้าถึงได้จาก เครือธนาคารกสิกรไทย:
<http://www.askkbank.com/WhatsHot/Documents/indonesia.pdf>

ทิศทางการบริหารด้านเศรษฐกิจในอินโดนีเซีย. (01 07 2558). เข้าถึงได้จาก
<https://sites.google.com/site/rungphilina/sersthkic/khorngsrang-thang-sersthkic>

สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ กรุงจาการ์ตา. (01 07 2558). ข้อมูลเศรษฐกิจอินโดนีเซีย. เข้าถึงได้จาก ThaiBizIndonesia: <http://www.thaibizindonesia.com/th/info-indonesia/economic-data/>

อินโดนีเซีย - ข้อมูลทางเศรษฐกิจ. (01 07 2558). เข้าถึงได้จาก Asean-Info: http://www.asean-info.com/asean_members/indonesia_economics.html

อินโดนีเซีย (Indonesia). (01 07 2558). เข้าถึงได้จาก บ้านจอมยุทธ:
http://www.baanjomuyut.com/library_2/asean_community/indonesia/



ภาษาอังกฤษ

ASEAN Secretariat. (2014). ASEAN Statistical Yearbook 2014:

<http://www.asean.org/images/2015/July/ASEAN-Yearbook/July%202015%20-%20ASEAN%20Statistical%20Yearbook%202014.pdf>

Australian AID, IFC & ILO. (n.d.). INDONESIA LABOUR LAW GUIDE:

<http://php.diw.go.th/idas/facesheet/2015091114043712.pdf>

Chen-Chun Lin & Chia-An Chen. (2015, 07 01). Trend & Prospect for ASEAN's Automotive & Parts Industry in 2014. Retrieved from Fastener World Inc.:

http://www.fastener-world.com.tw/0_magazine/ebook/pdf_download/HCP_38_E_108.pdf

Day, Creina & ANU & Damuri, Yose R. (2015, 20 05). Economic reform in Jokowi's Indonesia. EASTASIAFORUM: <http://www.eastasiaforum.org/2015/05/20/economic-reform-in-jokowis-indonesia/>

EIBN (EU-Indonesia Business Network). (2015, 07 01). Automotive. Retrieved from Flanders Investment & Trade:

http://www.flandersinvestmentandtrade.com/export/sites/trade/files/news/520150124123427/520150124123427_1.pdf

EXIM Bank of Malaysia. (2015, 07 01). Industry Brief Automotive Industry (Auto Parts) Indonesia. Retrieved from EXIM Bank of Malaysia:

http://www.exim.com.my/sites/default/files/industry_brief-automotive_28autoparts29_indonesia_-_april_2014.pdf

Global Business Guide Indonesia. (2015, 07 01). Challenges in Indonesia's FTG Industry. Retrieved from Global Business Guide Indonesia:

http://www.gbgingonesia.com/en/manufacturing/article/2011/challenges_in_indonesia_s_ftg_industry.php



Global Business Guide Indonesia. (2015, 07 01). Indonesia's Automotive Industry.

Retrieved from Global Business Guide Indonesia:

http://www.gbgindonesia.com/en/manufacturing/article/2014/indonesia_s_automotive_industry.php

Global Business Guide Indonesia. (2015, 07 01). Indonesia's Garment and Apparel Sector.

Retrieved from Global Business Guide Indonesia:

http://www.gbgindonesia.com/en/manufacturing/article/2012/indonesia_s_garment_and_apparel_sector.php

Global Business Guide Indonesia. (2015, 07 01). Indonesia's Textile and Clothing Industry.

Retrieved from Global Business Guide Indonesia:

http://www.gbgindonesia.com/en/manufacturing/article/2014/indonesia_s_textile_and_clothing_industry.php

Global Business Guide Indonesia. (2015, 07 01). Overview of Fibre, Textiles & Garments.

Retrieved from Global Business Guide Indonesia:

http://www.gbgindonesia.com/en/manufacturing/article/2011/overview_of_fibre_textiles_and_garments.php

Hsiao, J. (2015, 07 01). Spotlight of the Emerging ASEAN - Indonesian Auto Parts.

Retrieved from Fastener World Inc.: [http://www.fastener-](http://www.fastener-world.com.tw/0_magazine/ebook/pdf_download/FWN_2_E_166.pdf)

[world.com.tw/0_magazine/ebook/pdf_download/FWN_2_E_166.pdf](http://www.fastener-world.com.tw/0_magazine/ebook/pdf_download/FWN_2_E_166.pdf)

Indonesia Investment Coordinating Board (BKPM). (2014). Presidential Regulation No.

39/2014: NEGATIVE INVESTMENT LIST.

<http://www.bkpm.go.id/contents/general/117139/negative-investment-list>

Indonesia Investment Coordinating Board (BKPM). (2015, 07 01). Investing in Indonesia's Automotive Industry. Retrieved from EU-Indonesia Trade Cooperation Facility:

http://www.euind-tcf.com/?wpfb_dl=366



- Ipsos Business Consulting. (2015, 07 01). Indonesia's Automotive Parts Industry Overview. Retrieved from ASEAN UP: <http://aseanup.com/indonesias-automotive-parts-industry-overview/>
- Ipsos. (2015, 07 01). Automotive Parts Industry in Indonesia. Retrieved from Ipsos Business Consulting: <http://www.ipsosconsulting.com/pdf/Research-Note-Automotive-Parts-Industry-in-Indonesia.pdf>
- Kaoru NATSUDA and Kozo OTSUKA. (2015, 07 01). Dawn of Industrialisation? the Indonesian Automotive Industry. Retrieved from APU (Ritsumeikan Asia Pacific University): http://www.apu.ac.jp/rcaps/uploads/fckeditor/publications/workingPapers/RWP_13005.pdf
- KPMG. (2015, 07 01). Indonesia's Automotive Industry: Navigating 2014. Retrieved from KPMG: <https://www.kpmg.com/ID/en/IssuesAndInsights/Documents/Indonesias-Automotive-Industry-Navigating-2014.pdf>
- Montino, M. (2015, 07 01). Indonesia Automotive and Component Market: Export Potential for Malaysian Companies. Retrieved from <http://www.slideshare.net/FrostandSullivan/indonesia-automotivecomponent-market-export-potential-for-malaysian-companies>
- Pertama, C. (2015, 07 01). Indonesian Autoparts Gearing Toward the Future. Retrieved from Kementerian Perdagangan Republik Indonesia: <http://www.kemendag.go.id/files/pdf/2012/12/08/suku-cadang-otomotif-id0-1354948036.pdf>
- Patunru, Arianto & Rahardja, Sjamsu. (2015, 30 06). Trade Protectionism in Indonesia: Bad Times and Bad Policy. Lowy Institute for International Policy: <http://www.lowyinstitute.org/publications/trade-protectionism-indonesia-bad-times-and-bad-policy>.
- Sinaga, Elly. (n.d.). DEVELOPMENT OF FREIGHT TRANSPORT IN INDONESIA: TOWARDS SUSTAINABILITY. Ministry of Transportation, Republic of Indonesia: <http://www.uncred.or.jp/content/documents/7EST-P5-2.pdf>



เว็บไซต์

กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. <http://www.dtn.go.th>

กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ. <http://www.ditp.go.th>

ไทย-เอฟทีเอ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. <http://www.thaifta.com>

ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย. <http://www.exim.go.th>

ธนาคารแห่งประเทศไทย. <http://www.bot.or.th>

ศูนย์ข้อมูลการลงทุนไทยในต่างประเทศ. <http://toi.boi.go.th>

ศูนย์พัฒนาการค้าและธุรกิจไทยในประเทศประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน <http://www.aec.ditp.go.th>

สถานเอกอัครราชทูตไทย ณ กรุงจาการ์ตา. <http://www.thaiembassy.org/jakarta>

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. <http://www.nesdb.go.th>

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. <http://www.boi.go.th>

ASEAN Secretariat - Foreign Direct Investment Statistics.

<http://www.asean.org/news/item/foreign-direct-investment-statistics>

Central Intelligence Agency. The World Factbook.

<http://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook>

Doing Business. <http://www.doingbusiness.org/data/exploreeconomies/cambodia#dealing-with-construction-permits>

GAIKINDO (The Association of Indonesia Automotive Industry). <http://www.gaikindo.or.id/>

Indonesia Investment Coordinating Board (BKPM). <http://www.bkpm.go.id/>

Indonesia Investments. <http://www.indonesia-investments.com/>

International Monetary Fund (IMF). <http://www.imf.org>

International Trade Center (ITC). <http://www.trademap.org>

Jakarta Mass Rapid Transit. <http://www.jakartamrt.com/>

KADIN. (<http://www.bsd-kadin.org/>)



Kementerian Keuangan (Ministry of Finance). <http://www.kemlu.go.id/>

Kementerian Luar Negeri (Ministry of Foreign Affair). <http://www.kemlu.go.id/>

Kementerian Perdagangan (Ministry of Trade). <http://www.kemendag.go.id/>

Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional (Ministry of National Development Planning). <http://www.bappenas.go.id/>

Kementerian Perindustrian (Ministry of Industry). (<http://www.kemenperin.go.id/>)

KPMG. <https://home.kpmg.com/>

Nations Online. <http://www.nationsonline.org/>

Ports.com – Ports in Indonesia. <http://ports.com/browse/asia/indonesia/map-view/>

The International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA).
<http://www.oica.net/>

The Heritage Foundation. <http://www.heritage.org/>

Trade Map, International Trade Center (ITC). <http://www.trademap.org/>

Transparency International. <http://www.transparency.org/>

UNCTAD STAT. <http://unctadstat.unctad.org/>

United Nations Development Programme (UNDP). <http://hdr.undp.org/>

United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (UNESCAP).
<http://www.unescap.org/>

United States Census Bureau. <http://www.census.gov/>

United States Department of Agriculture (USDA). <http://www.usda.gov/>

World Bank. <http://www.worldbank.org/>

World Economic Forum. <http://www.weforum.org>



ภาคผนวก 1

ประวัติศาสตร์โดยสังเขปของสาธารณรัฐอินโดนีเซีย





ประวัติศาสตร์โดยสังเขปของสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

จากหลักฐานทางประวัติศาสตร์ ทำให้ทราบได้ว่า ณ พื้นที่ซึ่งเป็นที่ตั้งของอินโดนีเซียในปัจจุบัน เมื่อช่วง 2,000 ปีก่อนคริสตกาล บรรพบุรุษของชาวอินโดนีเซีย คือ ชาวมาเลย์ เชื้อสายมองโกลอยด์ได้อพยพลงมาจากทางภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จนถึงพื้นที่ในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ด้วยภูมิอากาศที่เหมาะสมแก่การเพาะปลูกข้าว การทำประมง และเป็นเส้นทางผ่านของการเดินเรือระหว่าง 2 อาณาจักรที่ยิ่งใหญ่ในยุคสมัยนั้น คือ อาณาจักรจีน และอาณาจักรอินเดีย ส่งผลทำให้พื้นที่อินโดนีเซีย กลายเป็นดินแดนที่มีความเจริญรุ่งเรืองนับตั้งแต่ในช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 1 เป็นต้นมา

ทั้งนี้ ในช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 1 ได้มีชาวฮินดูจากอินเดียตะวันออกเฉียงใต้อพยพเข้ามาผ่านเส้นทางการค้า และเข้ามาอยู่อาศัยในอินโดนีเซีย ส่งผลให้เกิดการเข้ามาวัฒนธรรมอินเดีย โดยเฉพาะศาสนา (ศาสนาฮินดูและศาสนาพุทธ) และภาษา (ภาษาสันสกฤตและภาษาปัลลวะ) เมื่อวัฒนธรรมอินเดียได้เผยแพร่เข้ามาในดินแดนแถบอินโดนีเซีย ส่งผลให้เกิดการผสมผสานของวัฒนธรรมชาวที่มีอยู่ดั้งเดิม อันเห็นได้จากสถาปัตยกรรม หรือวรรณคดี ดนตรี นาฏศิลป์ และการละเล่นพื้นเมือง ของประเทศซึ่งได้รับอิทธิพลจากวัฒนธรรมอินเดีย

ในช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 7 อาณาจักรที่เรืองอำนาจในดินแดนมลายู-อินโดนีเซียคือ อาณาจักรศรีวิชัย อาณาจักรดังกล่าวได้มีการทำการค้ากับอินเดีย มีการขยายอำนาจทางการทหารครอบคลุมพื้นที่ช่องแคบมะละกา ทะเลชวา ช่องแคบซุนดา และหมู่เกาะบอร์เนียว ส่งผลทำให้ศาสนาฮินดูและศาสนาพุทธ ทวีความสำคัญมากยิ่งขึ้นในดินแดนแห่งนี้

ความสัมพันธ์ระหว่างอาณาจักรศรีวิชัยและอาณาจักรอินเดียในขณะนั้น (อาณาจักรโจฬะ (Chola Empire) สมัยราชวงศ์โจฬะ ซึ่งเป็นอาณาจักรที่เรืองอำนาจทางตอนใต้ของอินเดีย) เป็นไปอย่างราบรื่น จนกระทั่งในคริสต์ศตวรรษที่ 11 กษัตริย์ราเจन्द्रาโจฬะได้โจมตีอาณาจักรศรีวิชัย และส่งผลทำให้อาณาจักรดังกล่าวเสื่อมอำนาจลง จากนั้น อาณาจักรมัชปาหิต และอาณาจักรสิงหะสำหรับ เป็นสองอาณาจักรที่เรืองอำนาจขึ้นมาจากอาณาจักรศรีวิชัย โดยผลัดกันสู้รบและยึดครองดินแดนอินโดนีเซียหลายครั้ง

ในคริสต์ศตวรรษที่ 13 พ่อค้าชาวอาหรับได้เข้ามาในดินแดนอินโดนีเซียและนำเอาศาสนาและวัฒนธรรมอิสลามเข้ามาในดินแดนแห่งนี้เป็นครั้งแรก โดยเข้ามาในพื้นที่เกาะสุมาตรา



เป็นลำดับแรก ก่อนที่จะเริ่มเผยแพร่ไปพื้นที่เกาะชวา และเกาะอื่นๆ ของดินแดนอินโดนีเซียในช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 16 และ 17 ส่วนศาสนาคริสต์นั้น ได้เริ่มเข้ามาในดินแดนอินโดนีเซียช่วงศตวรรษที่ 16 โดยชาวโปรตุเกสซึ่งเดินทางมายังพื้นที่แถบสุมาตราเพื่อทำการค้า สำหรับศาสนาฮินดูและศาสนาพุทธนั้น ค่อยๆ ถูกศาสนาอิสลามและศาสนาคริสต์ลบลบอิทธิพลลง ส่งผลทำให้ศาสนาพุทธได้จางหายไปบนดินแดนแห่งนี้ และมีเพียงพื้นที่ส่วนน้อยที่ยังคงอิทธิพลของศาสนาฮินดูอยู่

ทั้งนี้ การเข้ามาของชาติตะวันตก ถือเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญของประวัติศาสตร์ชาติอินโดนีเซีย เพราะประเทศต่างๆ ได้เข้ามาเพื่อแสวงหาอาณานิคม และผลประโยชน์ทางการค้าทางทะเลในพื้นที่แห่งนี้ ซึ่งได้ชื่อว่าเป็นเส้นทางการค้าเครื่องเทศที่สำคัญ โดยในช่วงประมาณปี ค.ศ. 1602 ชาวดัตช์ (ชาวฮอลแลนด์) ได้เข้ามามีบทบาทในการผูกขาดการค้าทางทะเลในดินแดนอินโดนีเซีย ซึ่งต่อมาในปี ค.ศ. 1615 ประเทศเนเธอร์แลนด์ได้เข้ายึดครองพื้นที่ทางด้านตะวันตกของหมู่เกาะชวา ก่อนสร้างเมืองปัตตาเวีย (Batavia) ขึ้น (ปัจจุบัน คือกรุงจาการ์ตา) จากนั้นจึงได้ยึดครองดินแดนอาณานิคมอินโดนีเซียไว้เป็นอาณานิคม

ยุคสมัยที่อินโดนีเซียตกเป็นอาณานิคมของประเทศเนเธอร์แลนด์นั้นดำเนินเรื่อยมาจนกระทั่งถึงช่วงสงครามโลกครั้งที่สอง เมื่อกองทัพนาซีได้เข้ายึดครองประเทศเนเธอร์แลนด์ในเดือนพฤษภาคม ปี ค.ศ. 1940 ส่งผลทำให้อาณานิคมแห่งนี้ได้รับเอกราชอีกครั้ง อย่างไรก็ตามในเดือนกรกฎาคม ปี ค.ศ. 1942 อินโดนีเซียได้ประกาศให้ความช่วยเหลือจักรวรรดิญี่ปุ่น และเข้าเป็นส่วนหนึ่งของจักรวรรดิตั้งแต่ปี ค.ศ. 1943

ภายหลังสงครามโลกครั้งที่สองจบลง ซึ่งฝ่ายอักษะ (นำโดยเยอรมนีและญี่ปุ่น) เป็นฝ่ายแพ้สงคราม ผู้นำอินโดนีเซีย ณ ขณะนั้น คือ นายซูการ์โน (Sukarno) ได้ประกาศอิสรภาพของประเทศในวันที่ 17 สิงหาคม ค.ศ. 1945 และในวันต่อมา (วันที่ 18) Central Indonesian National Committee (KNIP) ได้มีการจัดการประกาศจัดตั้งประธานาธิบดีขึ้น โดยนายซูการ์โน ได้รับเลือกตั้งเป็นประธานาธิบดีคนแรกของประเทศ โดยมี ดร.โมฮัมหมัด ฮัตตา เป็นรองประธานาธิบดี

ภายหลังการประกาศอิสรภาพจากจักรวรรดิญี่ปุ่นและการขึ้นดำรงตำแหน่งประธานาธิบดีของนายซูการ์โน ได้เกิดเหตุการณ์สำคัญขึ้นในประวัติศาสตร์อินโดนีเซีย กล่าวคือ การปฏิวัติซึ่งเกิดขึ้นในช่วงระหว่างปี ค.ศ. 1945-1949 เนื่องจากเนเธอร์แลนด์พยายามกลับเข้ามายึดอำนาจอินโดนีเซียอีกครั้งหนึ่ง มีการส่งกองทัพกลับเข้ามาประจำการ ส่งผลให้ชาวอินโดนีเซียเกิดความไม่พอใจ และลุกขึ้นต่อต้าน มีการใช้กำลังต่อสู้ระหว่างทั้งสองฝ่ายอย่างต่อเนื่อง และผู้คน



ล้มตายเป็นจำนวนหลายพันคน โดยในเดือนธันวาคม ปี ค.ศ. 2492 สหประชาชาติได้เข้ามาเป็น
ตัวกลางเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น โดยบังคับให้เนเธอร์แลนด์ยอมรับการประกาศอิสรภาพของ
อินโดนีเซีย และมอบอธิปไตยให้แก่อินโดนีเซีย ทำให้นายซูการ์โน จึงประกาศเอกราชและจัดตั้ง
สาธารณรัฐอินโดนีเซียขึ้น

ในปี ค.ศ. 1956 รัฐสภาอินโดนีเซียมีท่าทีไม่พึงพอใจต่อการบริหารของประธานาธิบดี
ซูการ์โน อย่างไรก็ตาม ด้วยการสนับสนุนของกองทัพ นายซูการ์โนได้ล้มรัฐสภา และทำการฉีก
รัฐธรรมนูญฉบับปี ค.ศ. 1950 และทำการร่างรัฐธรรมนูญฉบับใหม่ ซึ่งให้อำนาจกับผูกขาดแก่
ประธานาธิบดีเพียงผู้เดียว

ช่วงตั้งแต่ปี ค.ศ. 1957 เป็นต้นมา ถือได้ว่าเป็นช่วงของการเปลี่ยนผ่านสู่การปกครอง
แบบประชาธิปไตยของอินโดนีเซีย ทั้งนี้ ภายใต้การบริหารประเทศของนายซูการ์โน ได้มี
การผูกขาดอำนาจบริหารทั้งหมดไว้ที่ประธานาธิบดี

ในปี ค.ศ. 1965 กระแสคอมมิวนิสต์ที่แผ่ขยายไปทั่วโลกได้เข้ามาในอินโดนีเซีย โดยกลุ่ม
PKI (Communist Party of Indonesia) ซึ่งเป็นนกลุ่มการเมืองฝ่ายคอมมิวนิสต์ที่ใหญ่ที่สุด
ในอินโดนีเซีย ได้แสดงท่าทีต่อต้านรัฐบาลกึ่งทหารของนายซูการ์โนอย่างมากและปลุกระดม
มวลชนให้ลุกขึ้นมาต่อต้านรัฐบาล

ในวันที่ 30 กันยายน ค.ศ. 1965 ได้เกิดเหตุการณ์ปฏิวัติเกสตาป¹ ขึ้น โดยกลุ่ม
ผู้ประท้วงจำนวนมากได้เดินขบวนและบุกเข้ายึดสถานีวิทยุแห่งชาติ ส่งผลให้รัฐบาลซูการ์โนต้อง
ใช้กำลังทหารแก้ไขปัญหา โดยสั่งการให้นายพลซูฮาร์โต (Suharto) เข้าสลายผู้ชุมนุม

จากเหตุการณ์ดังกล่าว ส่งผลให้ผู้คนจำนวนมากเสียชีวิตจากการสลายการชุมนุม
(คาดการณ์โดยประมาณว่ามีผู้เสียชีวิตในวันนั้นราว 5 แสนคน ถึง 1 ล้านคน) และนายซูการ์โน
ยังคงดำรงตำแหน่งประธานาธิบดีต่อไปจนกระทั่งในเดือนมีนาคม ปี ค.ศ. 1967 นายพลซูฮาร์โต
(Suharto) ได้ทำการรัฐประหาร และขึ้นดำรงตำแหน่งประธานาธิบดีแทนนายซูการ์โน

¹ คำว่า “เกสตาป” เป็นคำย่อในภาษาอินโดนีเซีย ซึ่งหมายถึงเหตุการณ์การเดินขบวนในวันที่ 30 กันยายน (Gerakan September Tingga Puluh)



นายซูฮาร์โต ถือเป็นประธานาธิบดีของอินโดนีเซีย ซึ่งดำรงตำแหน่งประธานาธิบดียาวนานกว่า 30 ปี (ค.ศ. 1967-1998) โดยในช่วงเวลาที่นายซูฮาร์โตบริหารประเทศนั้น เกิดการเปลี่ยนแปลงมากมาย อาทิ การจัดสร้างโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณสุขทั่วประเทศ การปรับปรุงกฎหมายระเบียบเพื่อดึงดูดการลงทุนจากต่างชาติ ฯลฯ อย่างไรก็ตาม ปัญหาการคอร์รัปชันในรัฐบาลของนายซูฮาร์โต รวมถึงตัวนายซูฮาร์โตเอง ได้ส่งผลให้เกิดกระแสต่อต้านขึ้นอีกครั้ง โดยมีการประท้วงเกิดขึ้นหลายครั้ง ตามมาด้วยการใช้กำลังทางทหารปราบปราม ในปี ค.ศ. 1997 ซึ่งเป็นช่วงของวิกฤติการเงินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ส่งผลทำให้กระแสต่อต้านทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น จนในวันที่ 21 พฤษภาคม ค.ศ. 1998 นายซูฮาร์โต ถูกบีบให้ลาออกจากตำแหน่งประธานาธิบดี

จากนั้น ได้มีการจัดการเลือกตั้งทั่วไปขึ้นในเดือนมิถุนายน ค.ศ. 1999 นายอับดุลเราะห์มัน วาฮิด (Abdurrahman Wahid) ได้ขึ้นดำรงตำแหน่งประธานาธิบดีต่อจากนายซูฮาร์โต และได้มีการจัดตั้งรัฐสภาขึ้นใหม่ อย่างไรก็ตาม ในเดือนกรกฎาคม ค.ศ. 2001 ได้เกิดการประท้วงขึ้นโดยกลุ่มนักศึกษาในประเทศเดินขบวนประท้วงเกิดขึ้นทั่วประเทศ เพื่อเรียกร้องให้มีการถอดถอนนายอับดุลเราะห์มัน วาฮิด ออกจากตำแหน่ง เนื่องจากปัญหาการคอร์รัปชัน แรกกดดันดังกล่าวทำให้รัฐสภาได้มีมติถอดถอนนายอับดุลเราะห์มัน วาฮิด ออกจากตำแหน่ง และให้รองประธานาธิบดี คือ นางเมกาวัตตี ซูการ์โนบุตรี (Megawati Sukarnoputri) ดำรงตำแหน่งแทน จากนั้นในปี ค.ศ. 2004 จึงได้มีการจัดการเลือกตั้งประธานาธิบดีขึ้น โดยนายซูซีโล บัมบัง ยูโดโยโน (Susilo Bambang Yudhoyono) ได้รับการเลือกตั้ง ซึ่งในปี ค.ศ. 2009 นายซูซีโล บัมบัง ยูโดโยโน ยังคงได้รับการเลือกตั้งเป็นประธานาธิบดีสมัยที่สองเช่นกัน

ในวันที่ 9 กรกฎาคม ค.ศ. 2014 ได้มีการจัดการเลือกตั้งประธานาธิบดีอินโดนีเซียขึ้น โดยผลการเลือกตั้งดังกล่าว นายโจโก วิโดโด (Joko Widodo) ตัวแทนพรรคประชาธิปไตยอินโดนีเซีย-การต่อสู้ (Indonesian Democratic Party of Struggle: PDI-P) ได้รับเลือกให้ขึ้นดำรงตำแหน่งประธานาธิบดี ลำดับที่ 7 ของอินโดนีเซีย และมีนายจูซุฟ กัลลา (Jusuf Kalla) เป็นรองประธานาธิบดี ทั้งนี้ นายโจโก วิโดโด ถือเป็นตัวแทนจากพรรค PDI-P เช่นเดียวกับนายซูซีโล บัมบัง ยูโดโยโน



ภาคผนวก 2

รายชื่อผู้ประกอบการไทยในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย





รายชื่อผู้ประกอบการไทยในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

ลำดับที่	บริษัท	ประเภทอุตสาหกรรม
1	กลุ่ม สยามซีเมนต์ (Siam Cement Group – SCG)	
	• PT. Surya Siam Keramik	ผลิตกระเบื้องเซรามิก
	• PT. Siam Indo Gypsum Industry	ผลิตยิปซัม
	• PT. Siam Indo concrete Products	ผลิตคอนกรีต
	• PT. TPC Indo Plastic and Chemical	ผลิต PVC
	• PT. Trans Pacific Petrochemical Indotama	
2	ศรีตรังแอโกรอินดัสทรี	ผลิตยางอัดแท่ง
3	เครือเจริญโภคภัณฑ์	• ผลิตเนื้อสัตว์ (หมู ไก่ กุ้ง) และอาหารสัตว์
4	Thai Summit Autoparts Industry	• ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์
5	Thai Union Frozen Products	• ผลิตปลากระป๋อง
6	บ้านปู	• ธุรกิจเหมืองถ่านหินบนเกาะกาลิมันตัน
	• PT Indominco Mandiri อยู่บริเวณกาลิมันตันตะวันออก	
	• PT Trubaindo Coal Mining อยู่บริเวณกาลิมันตันตะวันออก	
	• PT Bharinto Ekatama อยู่บริเวณกาลิมันตันตอนกลาง	
	• PT Kitadin อยู่บริเวณกาลิมันตันตะวันออก	
	• PT Jorong Barutama Greston อยู่บริเวณกาลิมันตันตอนใต้	
7	PTT Green Energy	• ปลูกและผลิตน้ำมันปาล์ม
8	ไอเอสสกา	• จำหน่ายเครื่องตีหมี่ให้พลังงาน
9	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขากรุงจาการ์ตา และสาขาสูราบายา	• บริการทางการเงิน

