

รายงานการวิเคราะห์อุตสาหกรรมและพื้นที่เป้าหมาย  
เชิงลึกของสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

ฉบับสมบูรณ์

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน



รายงานฉบับสมบูรณ์  
รายงานการวิเคราะห์อุตสาหกรรม  
และพื้นที่เป้าหมายเชิงลึกของสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำ  
ศูนย์ข้อมูลการลงทุนไทยในต่างประเทศ ประจำปีงบประมาณ 2559

เสนอต่อ  
สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

โดย  
บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด

กันยายน 2559





โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำศูนย์ข้อมูลการลงทุนไทยในต่างประเทศ  
ประจำปีงบประมาณ 2559  
กันยายน 2559

การปฏิเสธข้อเรียกร้อง

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

ข้อมูลทั้งหลายที่ได้ระบุไว้ในรายงานฉบับนี้ได้นำมาจากแหล่งข้อมูลหลายแหล่งที่เชื่อถือได้ ทั้งส่วนที่เป็นของราชการ หน่วยงานระหว่างประเทศ ส่วนที่ได้จากการสัมภาษณ์ และการระดมความคิดเห็น ซึ่งข้อมูลทั้งหมดเป็นข้อมูลที่เกิดขึ้นก่อนวันที่ 14 กันยายน 2559

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







## สารบัญ (ต่อ)

4.2.1. กฎหมายการลงทุนจากต่างประเทศของสาธารณรัฐอินโดนีเซีย.....	4-3
4.2.2. กฎหมายแรงงาน .....	4-7
4.2.3. กฎหมายที่ดินและอสังหาริมทรัพย์.....	4-13
4.2.4. ระบบภาษีในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย.....	4-16
4.3. การลงทุนที่ได้รับสิทธิประโยชน์ทางการลงทุน.....	4-17
4.3.1. สิทธิประโยชน์ทั่วไป.....	4-17
4.3.2. สิทธิประโยชน์ทางการลงทุนเพื่อธุรกิจส่งออก (Export Manufacturing).....	4-17
4.3.3. สิทธิประโยชน์ทางการลงทุนสำหรับธุรกิจที่ตั้งอยู่ในพื้นที่เขต Bonded Zone .....	4-18
<b>บทที่ 5 ขั้นตอนการจัดตั้งธุรกิจและการลงทุน.....</b>	<b>5-1</b>
5.1. ขั้นตอนก่อนการจัดตั้งธุรกิจ (Pre-Establishment Process) .....	5-1
5.1.1. การเลือกดำเนินธุรกิจ.....	5-1
5.1.2. กิจกรรมก่อนการจัดตั้งธุรกิจ.....	5-3
5.1.2.1. การลงทุนทั่วไป.....	5-3
5.1.2.2. การลงทุนในเขตปลอดอากร (Bonded Zone) .....	5-9
5.1.2.3. การลงทุนในเขตการค้าเสรี (Free Trade Zone).....	5-10
5.1.2.4. การลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone).....	5-10
5.1.2.5. การลงทุนในเขตการพัฒนาเศรษฐกิจเชิงบูรณาการ (Integrated Economic Zones: KAPETS).....	5-10
5.2. ขั้นตอนหลังการจัดตั้งธุรกิจ (Post-Establishment Process) .....	5-11
5.2.1. การขยายธุรกิจหรือการเพิ่มทุน .....	5-11
5.2.2. การควบรวมและการเข้าซื้อธุรกิจ.....	5-12
5.2.2.1. การควบรวมธุรกิจ (Merger).....	5-12
5.2.2.2. การเข้าซื้อธุรกิจ (Acquisitions) .....	5-13
5.2.3. การเปลี่ยนแปลงประเภทการลงทุน (Changes in Investment) .....	5-16
5.3. ขั้นตอนการออกจากธุรกิจ (Exit Process).....	5-17
<b>บทที่ 6 ต้นทุนการประกอบธุรกิจ (Cost of Doing Business) ในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย .....</b>	<b>6-1</b>





## สารบัญ (ต่อ)

6.1	ต้นทุนทั่วไป .....	6-1
6.1.1	ต้นทุนค่าขนส่ง .....	6-1
6.1.2	ต้นทุนค่าขออนุญาตก่อสร้าง .....	6-3
6.1.3	ต้นทุนสำนักงานและที่อยู่อาศัย .....	6-4
6.1.3.1	ต้นทุนค่าก่อสร้างโรงงาน และที่อยู่อาศัย .....	6-4
6.1.3.2	ต้นทุนค่าสาธารณูปโภค .....	6-5
6.2	ต้นทุนค่าจ้าง .....	6-7
6.3	ต้นทุนทางภาษี .....	6-8
6.3.1	ภาษีเงินได้นิติบุคคล .....	6-8
6.3.2	ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา .....	6-8
6.3.3	ภาษีมูลค่าเพิ่ม .....	6-9
6.3.4	ภาษีอื่นๆ .....	6-10
<b>บทที่ 7 โอกาสและศักยภาพการลงทุนไทยในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์</b>		
<b>ในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย .....</b>		
7.1	ภาพรวมอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย .....	7-1
7.1.1	ภาพรวมอุตสาหกรรม .....	7-1
7.1.2	โอกาสและศักยภาพการลงทุนไทยในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย .....	7-3
7.2	สถิติด้านการค้า การลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย .....	7-4
7.2.1	การค้าสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ .....	7-4
7.2.2	การลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ .....	7-8
7.3	พื้นที่ที่มีศักยภาพในการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย .....	7-9
7.3.1	พื้นที่ที่มีศักยภาพ .....	7-9
7.3.2	พื้นที่เป้าหมาย .....	7-15
7.4	วิเคราะห์ห่วงโซ่มูลค่าการผลิตอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย .....	7-17
7.4.1	ผู้เล่นสำคัญในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย .....	7-18
7.4.2	โครงสร้างอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศอินโดนีเซีย .....	7-23



## สารบัญ (ต่อ)

7.4.3	กิจกรรมการผลิตและการตลาดที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ในอินโดนีเซีย .....	7-24
7.5	นโยบาย กฎหมาย และกฎระเบียบ ที่เกี่ยวข้องกับการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วน ยานยนต์ ในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย .....	7-28
7.5.1	นโยบาย กฎหมายและกฎระเบียบภายในประเทศ .....	7-28
7.5.2	มาตรการด้านการค้าระหว่างประเทศ .....	7-29
7.6	ปัญหาและอุปสรรคที่อาจพบในการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย .....	7-30
7.7	ข้อเสนอแนะสำหรับนักลงทุนไทยในการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วน ยานยนต์ ในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย .....	7-31
7.7.1	ข้อเสนอแนะสำหรับนักลงทุนไทย .....	7-31
7.7.2	สรุปรูปแบบธุรกิจที่เหมาะสมสำหรับนักลงทุนไทย .....	7-32
<b>บทที่ 8 โอกาสและศักยภาพการลงทุนไทยในอุตสาหกรรมเกษตร/อาหารแปรรูป</b>		
<b>ในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย .....</b>		<b>8-1</b>
8.1	ภาพรวมอุตสาหกรรมเกษตร/อาหารแปรรูปในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย .....	8-1
8.1.1	ภาพรวมอุตสาหกรรม .....	8-1
8.1.2	โอกาสและศักยภาพการลงทุนไทยในอุตสาหกรรมเกษตร/อาหารแปรรูป ในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย .....	8-3
8.2	สถิติด้านการค้า การลงทุนในอุตสาหกรรมเกษตร/อาหารแปรรูป ในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย .....	8-4
8.2.1	การค้าสินค้าเกษตร/อาหารแปรรูป .....	8-4
8.2.2	การลงทุนในอุตสาหกรรมเกษตร/อาหารแปรรูป .....	8-8
8.3	พื้นที่ที่มีศักยภาพในการลงทุนในอุตสาหกรรมเกษตร/อาหารแปรรูป ในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย .....	8-9
8.3.1	พื้นที่ที่มีศักยภาพ .....	8-9
8.3.2	พื้นที่เป้าหมาย .....	8-10
8.4	วิเคราะห์ห่วงโซ่มูลค่าการผลิตอุตสาหกรรมเกษตร/อาหารแปรรูป ในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย .....	8-16
8.4.1	ผู้เล่นสำคัญในอุตสาหกรรมเกษตร/อาหารแปรรูป ในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย..	8-16



## สารบัญ (ต่อ)

8.4.2	การนำเข้าวัตถุดิบและการแปรรูป .....	8-21
8.4.3	ช่องทางการจัดจำหน่ายสินค้า.....	8-22
8.4.4	ขนาดตลาดและความต้องการผู้บริโภค .....	8-24
8.5	นโยบาย กฎหมาย และกฎระเบียบ ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมเกษตร/อาหารแปรรูป ในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย .....	8-28
8.5.1	นโยบาย กฎหมายและกฎระเบียบภายในประเทศ .....	8-28
8.5.2	มาตรการด้านการค้าระหว่างประเทศ .....	8-31
8.6	ปัญหาและอุปสรรคที่อาจพบในการลงทุนในอุตสาหกรรมเกษตร/อาหารแปรรูป ในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย .....	8-32
8.7	ข้อเสนอแนะสำหรับนักลงทุนไทยในการลงทุนในอุตสาหกรรมเกษตร/อาหารแปรรูป ในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย .....	8-33
8.7.1	ข้อเสนอแนะสำหรับนักลงทุนไทย .....	8-33
8.7.2	สรุปรูปแบบธุรกิจที่เหมาะสมสำหรับนักลงทุนไทย .....	8-35
	บรรณานุกรม.....	บ-1
	ภาคผนวก รายชื่อผู้ประกอบการไทยที่เข้าไปลงทุนในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย .....	ผ-1



## สารบัญญภาพ

ภาพที่ 1-1 ข้อมูลพื้นฐานของสาธารณรัฐอินโดนีเซีย.....	1-3
ภาพที่ 1-2 แผนที่อินโดนีเซีย แบ่งตามเขตปกครอง.....	1-6
ภาพที่ 1-3 เส้นทางถนนในอินโดนีเซีย.....	1-9
ภาพที่ 1-4 เส้นทางรางรถไฟในอินโดนีเซีย.....	1-11
ภาพที่ 1-5 สนามบิน/ท่าอากาศยานที่สำคัญในอินโดนีเซีย.....	1-16
ภาพที่ 1-6 ท่าเรือที่สำคัญในอินโดนีเซีย.....	1-18
ภาพที่ 3-1 มูลค่าการส่งออกสินค้าของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2554-2558.....	3-2
ภาพที่ 3-2 ตลาดส่งออกสำคัญของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2554-2558.....	3-5
ภาพที่ 3-3 มูลค่าการนำเข้าสินค้าของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2554-2558.....	3-6
ภาพที่ 3-4 แหล่งนำเข้าหลักของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2554-2558.....	3-9
ภาพที่ 3-5 มูลค่าการส่งออกบริการของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2554-2558.....	3-10
ภาพที่ 3-6 มูลค่าการนำเข้าบริการของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2554-2558.....	3-12
ภาพที่ 3-7 สัดส่วนมูลค่าการลงทุนจากต่างประเทศในอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2553-2558.....	3-13
ภาพที่ 3-8 สัดส่วนมูลค่าการลงทุนของแต่ละประเทศในอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2553-2558.....	3-14
ภาพที่ 5-1 ขั้นตอนกิจกรรมก่อนการจัดตั้งธุรกิจ สำหรับบริษัทต่างชาติ ในอินโดนีเซีย.....	5-4
ภาพที่ 7-1 มูลค่าการส่งออกสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ของอินโดนีเซีย จำแนกตามรายสินค้า.....	7-5
ภาพที่ 7-2 ตลาดส่งออกสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ของอินโดนีเซีย.....	7-6
ภาพที่ 7-3 มูลค่าการนำเข้าสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ของอินโดนีเซีย จำแนกตามรายสินค้า.....	7-7
ภาพที่ 7-4 แหล่งนำเข้าสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ของอินโดนีเซีย.....	7-8
ภาพที่ 7-5 แผนที่พื้นที่เกาะชวาของอินโดนีเซีย.....	7-10
ภาพที่ 7-6 ระเบียงเศรษฐกิจชวา (Java Economic Corridor).....	7-14
ภาพที่ 7-7 ฐานการผลิตเป้าหมายสำหรับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในอินโดนีเซีย.....	7-16
ภาพที่ 7-8 ผู้ประกอบรายสำคัญในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในพื้นที่เกาะชวา.....	7-17
ภาพที่ 7-9 ห่วงโซ่มูลค่าการผลิตอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของอินโดนีเซีย.....	7-18
ภาพที่ 7-10 โครงสร้างอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของอินโดนีเซีย : ชิ้นส่วนรถยนต์.....	7-23
ภาพที่ 7-11 ยอดการจัดจำหน่ายและปริมาณการผลิตรถยนต์ของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2558	
ข้อมูลปริมาณสะสมรายเดือน.....	7-25
ภาพที่ 7-12 ยอดการจัดจำหน่ายรถยนต์ของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2558 จำแนกตามประเภท	
รถยนต์.....	7-26



## สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่ 7-13 ยอดการจัดจำหน่ายรถยนต์ของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2558 จำแนกตามสัญชาติ และแบรนด์รถยนต์ .....	7-27
ภาพที่ 8-1 มูลค่าการส่งออกสินค้าเกษตร/อาหารแปรรูปของอินโดนีเซีย .....	8-5
ภาพที่ 8-2 มูลค่าการส่งออกสินค้าเกษตร/อาหารแปรรูปของอินโดนีเซีย จำแนกตามรายประเทศ .....	8-6
ภาพที่ 8-3 มูลค่าการนำเข้าสินค้าเกษตร/อาหารแปรรูปของอินโดนีเซีย .....	8-7
ภาพที่ 8-4 มูลค่าการนำเข้าสินค้าเกษตร/อาหารแปรรูปของอินโดนีเซีย จำแนกตามรายประเทศ .....	8-8
ภาพที่ 8-5 ระเบียงเศรษฐกิจสุลาเวสี (Sulawesi Economic Corridor) .....	8-12
ภาพที่ 8-6 ระเบียงเศรษฐกิจสุมาตรา (Sumatra Economic Corridor) .....	8-15
ภาพที่ 8-7 ห่วงโซ่มูลค่าการผลิตอุตสาหกรรมเกษตร/อาหารแปรรูปของอินโดนีเซีย .....	8-16
ภาพที่ 8-8 ขั้นตอนการขอใบรับรองการประกอบธุรกิจอาหารฮาลาล (Halal Certification) ของอินโดนีเซีย .....	8-29



## สารบัญตาราง

ตารางที่ 1-1	ตัวเลขทางเศรษฐกิจและดัชนีเศรษฐกิจที่สำคัญของอินโดนีเซีย .....	1-6
ตารางที่ 1-2	รายชื่อสนามบิน/ท่าอากาศยานที่สำคัญในอินโดนีเซีย .....	1-12
ตารางที่ 1-3	รายชื่อธนาคารพาณิชย์ในอินโดนีเซีย แบ่งตามประเภทธนาคาร .....	1-21
ตารางที่ 2-1	ความตกลงการค้าเสรีของอินโดนีเซียและประเทศคู่ภาคี.....	2-4
ตารางที่ 2-2	โครงสร้างอัตราภาษีนำเข้าของอินโดนีเซีย.....	2-6
ตารางที่ 2-3	โครงสร้างอัตราภาษีนำเข้าของอินโดนีเซีย จำแนกตามประเภทสินค้า .....	2-7
ตารางที่ 3-1	สินค้าส่งออกหลัก 10 อันดับแรกของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2554-2558 .....	3-2
ตารางที่ 3-2	ตลาดส่งออกหลัก 5 อันดับแรกของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2554-2558 .....	3-4
ตารางที่ 3-3	สินค้านำเข้าหลัก 10 อันดับแรกของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2554-2558 .....	3-6
ตารางที่ 3-4	แหล่งนำเข้าหลัก 5 อันดับแรกของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2554-2558 .....	3-8
ตารางที่ 3-5	สัดส่วนการส่งออกภาคบริการของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2554-2558 .....	3-10
ตารางที่ 3-6	สัดส่วนการนำเข้าภาคบริการของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2554-2558 .....	3-12
ตารางที่ 4-1	อุตสาหกรรมหลักที่สนับสนุนการลงทุน (Investment Priority Sectors) .....	4-2
ตารางที่ 4-2	ตัวอย่างภาคธุรกิจที่ชาวต่างชาติสามารถลงทุนได้อย่างมีเงื่อนไข .....	4-7
ตารางที่ 4-3	อัตราค่าจ้างการทำงานล่วงเวลาในอินโดนีเซีย .....	4-8
ตารางที่ 4-4	การลดค่าตอบแทนกรณีที่ถูกจ้างไม่สามารถมาปฏิบัติงานได้เป็นเวลานาน.....	4-9
ตารางที่ 4-5	การจ่ายเงินชดเชยในกรณีเลิกจ้างตามกฎหมายแรงงานอินโดนีเซีย.....	4-9
ตารางที่ 4-6	การจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนประกันสังคม ตามกฎหมายประกันสังคมของ อินโดนีเซีย .....	4-10
ตารางที่ 4-7	อัตราค่าแรงขั้นต่ำในแต่ละจังหวัดของอินโดนีเซีย .....	4-12
ตารางที่ 4-8	ขั้นตอนการโอนกรรมสิทธิ์อสังหาริมทรัพย์ในอินโดนีเซีย.....	4-14
ตารางที่ 5-1	เอกสารและข้อมูลที่ใช้ในการขยายธุรกิจหรือการเพิ่มทุน .....	5-12
ตารางที่ 5-2	เอกสารและข้อมูลที่ใช้ในการควบรวมธุรกิจ (Merger) .....	5-13
ตารางที่ 5-3	เอกสารและข้อมูลที่ใช้ในการเปลี่ยนแปลงการลงทุน (Changes in Investment) .....	5-17
ตารางที่ 6-1	อัตราค่าขนส่งสินค้าภายในเกาะชวา.....	6-1
ตารางที่ 6-2	อัตราค่าขนส่งสินค้าเพื่อการส่งออก-นำเข้า .....	6-2
ตารางที่ 6-3	ค่าใช้จ่ายในการขออนุญาตก่อสร้าง .....	6-3
ตารางที่ 6-4	ค่าก่อสร้างโรงงาน .....	6-4



## สารบัญญัตราสาร (ต่อ)

ตารางที่ 6-5 อัตราค่าเช่าที่อยู่อาศัย.....	6-5
ตารางที่ 6-6 อัตราค่าไฟฟ้า.....	6-6
ตารางที่ 6-7 อัตราค่าบริการโทรศัพท์ไร้สายและค่าบริการอินเทอร์เน็ตบ้าน.....	6-7
ตารางที่ 6-8 อัตราค่าจ้างแรงงานอุตสาหกรรม.....	6-7
ตารางที่ 7-1 สถิติจำนวนและมูลค่าโครงการลงทุนของชาวต่างชาติที่เข้ามาลงทุนในอินโดนีเซีย .....	7-9
ตารางที่ 7-2 ข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดชวาตะวันตก.....	7-11
ตารางที่ 7-3 ข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดชวากลาง.....	7-12
ตารางที่ 7-4 ข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดชวาตะวันออก.....	7-13
ตารางที่ 7-5 ผู้เล่นสำคัญในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของอินโดนีเซีย จำแนกตามรายการ สินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีการผลิต.....	7-18
ตารางที่ 7-6 สิทธิประโยชน์ทางภาษีศุลกากรที่อินโดนีเซียได้รับจากประเทศที่มีการจัดทำ ความตกลงการค้าเสรีด้วย ภายในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์.....	7-29
ตารางที่ 7-7 สรุปรูปแบบธุรกิจที่เหมาะสมสำหรับนักลงทุนไทย.....	7-32
ตารางที่ 8-1 มูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศจำแนกตามภาคการผลิต ของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2554-2558.....	8-9
ตารางที่ 8-2 พื้นที่ศักยภาพสำหรับการผลิตสินค้าเกษตร/อาหารแปรรูปภายในอินโดนีเซีย ....	8-10
ตารางที่ 8-3 ข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดสุลาเวสีใต้.....	8-11
ตารางที่ 8-4 ข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดสุมาตราเหนือ.....	8-13
ตารางที่ 8-5 ผู้เล่นรายสำคัญในอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูปอินโดนีเซีย.....	8-17
ตารางที่ 8-6 สัดส่วนทางการตลาดของผู้เล่นสำคัญในอุตสาหกรรมเนื้อสัตว์และ.....	8-19
ตารางที่ 8-7 สัดส่วนทางการตลาดของผู้เล่นสำคัญในอุตสาหกรรมผักและผลไม้แปรรูป ปี พ.ศ. 2555-2558.....	8-19
ตารางที่ 8-8 สัดส่วนมูลค่าการจัดจำหน่ายสินค้าเนื้อสัตว์และอาหารทะเลแปรรูปไปยังผู้บริโภค ปี พ.ศ. 2553-2558 จำแนกตามช่องทางการจัดจำหน่าย (ร้อยละ).....	8-22
ตารางที่ 8-9 สัดส่วนมูลค่าการจัดจำหน่ายสินค้าเกษตรแปรรูปไปยังผู้บริโภค ปี 2553-2558 จำแนกตามช่องทางการจัดจำหน่าย (ร้อยละ).....	8-23
ตารางที่ 8-10 มูลค่าตลาดของอุตสาหกรรมเนื้อสัตว์และอาหารทะเลแปรรูปของอินโดนีเซีย ...	8-24



## สารบัญญัตราสาร (ต่อ)

ตารางที่ 8-11 มูลค่าตลาดของอุตสาหกรรมผักและผลไม้แปรรูปของอินโดนีเซีย (หน่วย: พันล้าน IDR).....	8-25
ตารางที่ 8-12 สินค้าหรือกลุ่มสินค้าที่ผ่านการประเมินการรับรองประกอบธุรกิจ อาหารฮาลาล (Halal Certification) มากที่สุด 10 อันดับแรก.....	8-30
ตารางที่ 8-13 สัญชาติของบริษัทที่ผ่านการประเมินการรับรองประกอบธุรกิจ อาหารฮาลาล (Halal Certification) มากที่สุด 12 อันดับแรก.....	8-30
ตารางที่ 8-14 สิทธิประโยชน์ทางภาษีศุลกากรที่อินโดนีเซียได้รับจากประเทศที่มีการจัดทำ ความตกลงการค้าเสรีด้วย ภายในอุตสาหกรรมเกษตร/อาหารแปรรูป.....	8-31
ตารางที่ 8-15 สรุปรูปแบบธุรกิจที่เหมาะสมสำหรับนักลงทุนไทย .....	8-35





## บทที่ 1

# ข้อมูลทั่วไปโดยสังเขปของสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

### 1.1 ข้อมูลทั่วไป

สาธารณรัฐอินโดนีเซีย (Republic of Indonesia) หรืออินโดนีเซีย ตั้งอยู่ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (South East Asia) และเป็นหนึ่งในประเทศสมาชิกอาเซียน (ASEAN Countries) ที่มีขนาดพื้นที่ใหญ่ที่สุดและมีจำนวนประชากรอาศัยอยู่ในประเทศมากที่สุดในภูมิภาค โดยพื้นที่ทั้งหมดของประเทศรวมกันทั้งสิ้นประมาณ 1.9 ล้านตารางกิโลเมตร (คิดเป็นประมาณ 3.7 เท่าของพื้นที่ของไทย) และมีจำนวนประชากรทั้งสิ้น 260 ล้านคน นอกจากนี้ อินโดนีเซียยังเป็นประเทศที่มีระบบเศรษฐกิจขนาดใหญ่ กล่าวคือ ขนาด GDP ของประเทศสูงถึง 872.6 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2558 (2015) (ในปีเดียวกัน ขนาด GDP ของไทยเท่ากับ 380.5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ)

ในด้านประวัติศาสตร์ อินโดนีเซียมีประวัติศาสตร์ของประเทศที่ยาวนานย้อนกลับไปได้ตั้งแต่สมัยพุทธกาล โดยในอดีตเป็นเส้นทางเดินเรือและค้าขายที่สำคัญในคาบสมุทรมาลายู และเริ่มเจริญขึ้นเรื่อยๆ จนกระทั่งการเข้ามาของชาติตะวันตก ซึ่งต่อมาได้เข้ายึดอินโดนีเซียเป็นอาณานิคม (ประเทศเนเธอร์แลนด์) ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในประเทศ ทั้งด้านการเมือง เศรษฐกิจ และสังคม และเป็นผลที่สืบเนื่องมาจนถึงในปัจจุบัน ในด้านทรัพยากร อินโดนีเซียเป็นประเทศที่มีทรัพยากรทางธรรมชาติอยู่มาก โดยเฉพาะสินแร่และน้ำมันดิบ ในด้านประชากร อินโดนีเซียมีจำนวนประชากรอาศัยอยู่ในประเทศกว่า 260 ล้านคน ประกอบด้วยผู้คนหลากหลายสัญชาติ ซึ่งกระจายอยู่และอาศัยอยู่ในหมู่เกาะต่างๆ ของประเทศซึ่งมีมากกว่า 17,500 เกาะ ในด้านการเมืองและการปกครอง ปัจจุบัน อินโดนีเซียมีรูปแบบการปกครองแบบประชาธิปไตย โดยมีประธานาธิบดีเป็นประมุขของประเทศ และเป็นหัวหน้าฝ่ายบริหาร ในด้านเศรษฐกิจอินโดนีเซียมีการเติบโตทางเศรษฐกิจที่รวดเร็วในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา (ราวร้อยละ 11.84 ต่อปี ในระหว่างปี พ.ศ. 2547-2557) อันเป็นผลจากภาคการส่งออกและการลงทุนจากต่างชาติที่เติบโตอย่างมาก ส่วนในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโครงสร้างพื้นฐาน หรือระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานต่างๆ ในอินโดนีเซีย ถือได้ว่ายังอยู่ในขั้นของการพัฒนาเพื่อเชื่อมโยงและขยายขอบเขตให้มากยิ่งขึ้น เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองในเกาะต่างๆ นอกจากเกาะชวาและสุมาตรา ซึ่งเป็นเกาะหลักของประเทศและมีการพัฒนาในระบบโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ที่ดีกว่าเกาะอื่น



จากภาพที่ 1-1 ซึ่งแสดงข้อมูลพื้นฐานของอินโดนีเซีย พบว่า อินโดนีเซียมีพื้นที่ 1,904,569 ตารางกิโลเมตร มีขนาด GDP ในปี พ.ศ. 2558 เท่ากับ 872.6 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ แต่หากพิจารณาขนาด GDP at PPP จะพบว่ามีขนาดเท่ากับ 2.84 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งคิดเป็นอันดับที่ 8 ของโลก ในส่วนของอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ หรือ Real GDP Growth พบว่า อินโดนีเซียมีการเติบโตทางเศรษฐกิจในปี พ.ศ. 2558 เทียบกับปี พ.ศ. 2557 อยู่ที่ร้อยละ 4.7 ประชากรในประเทศมีรายได้ประชาชาติเฉลี่ยต่อหัว (GDP per capita at PPP) เท่ากับ 10,300 ดอลลาร์สหรัฐ ตัวเลขขนาดระบบเศรษฐกิจ หรือ GDP ของประเทศข้างต้น สามารถแบ่งออกเป็นสัดส่วนของภาคการเกษตรเท่ากับร้อยละ 13.6 ภาคอุตสาหกรรมเท่ากับร้อยละ 42.8 และภาคบริการเท่ากับร้อยละ 43.6 สำหรับตัวเลขอัตราเงินเฟ้อของประเทศ อยู่ที่ร้อยละ 6.7 ตัวเลขอัตราการว่างงานอยู่ที่ประมาณร้อยละ 5.5 นอกจากนี้ ในด้านการค้าระหว่างประเทศ อินโดนีเซียมีการส่งออกและนำเข้าในปี พ.ศ. 2558 คิดเป็นมูลค่า 152.5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ และ 138.4 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ตามลำดับ ส่งผลให้อินโดนีเซียเป็นประเทศผู้ส่งออกในอันดับที่ 30 ของโลก และเป็นประเทศผู้นำเข้าในอันดับที่ 31 ของโลก

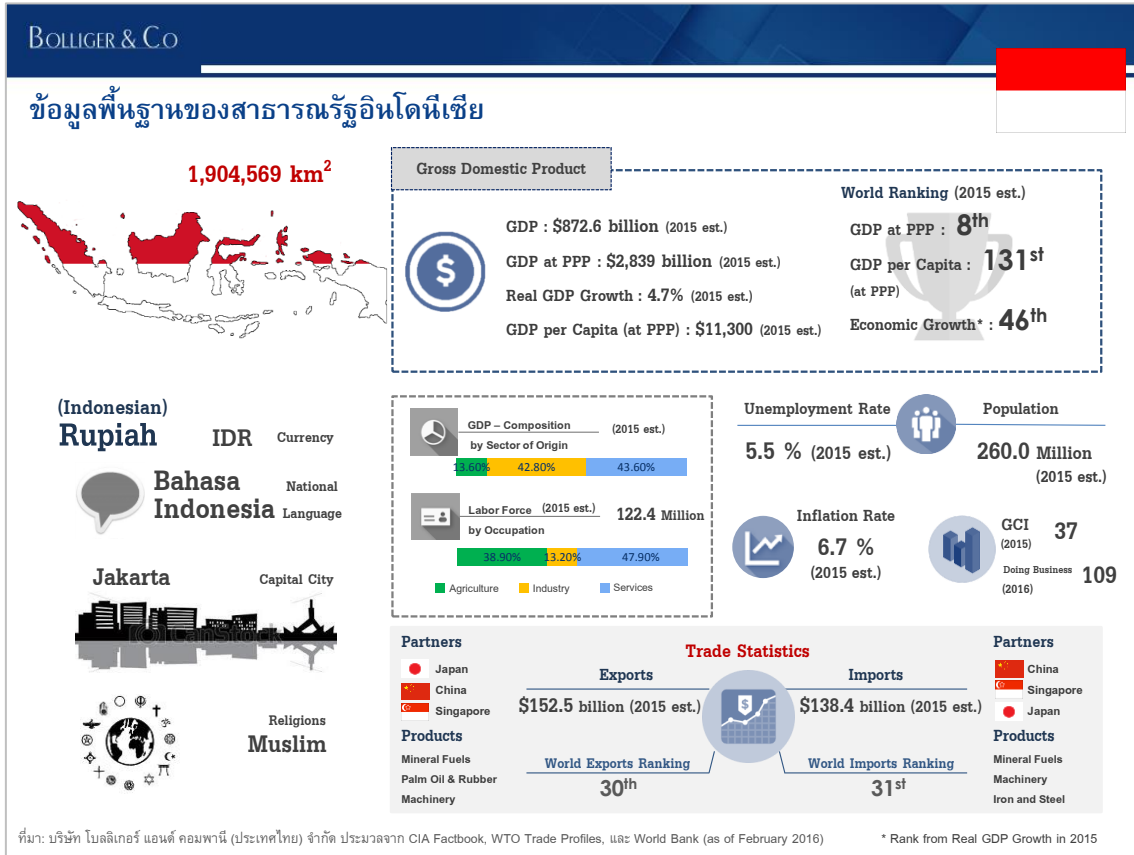
อินโดนีเซียมีประชากรจำนวนทั้งสิ้นประมาณ 260 ล้านคน ในขณะที่จำนวนแรงงานในระบบเศรษฐกิจมีจำนวนประมาณ 122.4 ล้านคน แบ่งออกเป็นแรงงานในภาคการเกษตร ร้อยละ 38.9 ของแรงงานทั้งหมด แรงงานในภาคอุตสาหกรรม ร้อยละ 13.2 และแรงงานในภาคบริการ ร้อยละ 47.9 ประชากรส่วนใหญ่ของประเทศพูดภาษาบาฮาซาและใช้ภาษาบาฮาซา และภาษาอังกฤษในการติดต่อทางราชการและทางธุรกิจ นอกจากนี้ ประชากรส่วนใหญ่ของประเทศนับถือศาสนาอิสลาม

เมืองหลวงของอินโดนีเซีย คือกรุงจาการ์ตา (Jakarta) โดยมีสนามบินนานาชาติที่สำคัญในประเทศอยู่ 7 แห่ง และมีท่าเรือในประเทศอยู่ 12 แห่ง<sup>1</sup>

<sup>1</sup> ข้อมูลจาก CIA Factbook ณ ปี พ.ศ. 2559



## ภาพที่ 1-1 ข้อมูลพื้นฐานของสาธารณรัฐอินโดนีเซีย



อินโดนีเซียประกอบด้วยจังหวัด 34 จังหวัด โดยมี 5 จังหวัดที่เป็นเขตการปกครองพิเศษ ได้แก่ กรุงจาการ์ตา จังหวัดอาเจห์ จังหวัดยอร์กยาการ์ตา จังหวัดปาบัว และจังหวัดปาปัวตะวันตก นอกจากนี้ แต่ละจังหวัดยังแบ่งออกเป็นส่วนการปกครองในระดับเมือง เขต และหมู่บ้านตามลำดับ

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

- กรุงจาการ์ตา เป็นเมืองหลวงและเป็นเมืองที่มีความสำคัญและมีขนาดใหญ่มากที่สุดของอินโดนีเซีย ตั้งอยู่บริเวณทิศตะวันตกเฉียงเหนือของเกาะชวา ซึ่งอยู่ตอนกลางของประเทศ โดยกรุงจาการ์ตาถือเป็นศูนย์กลางด้านการปกครองและเศรษฐกิจของประเทศ เป็นที่ตั้งของหน่วยงานราชการต่างๆ และมหาวิทยาลัยแห่งชาติ



อินโดนีเซีย (University of Indonesia) ซึ่งเป็นมหาวิทยาลัยที่ใหญ่และสำคัญที่สุดของประเทศ รวมไปถึงเป็นศูนย์กลางทางคมนาคมขนส่งและการเดินทางของประเทศ ได้แก่ สนามบิน ท่าเรือ และระบบราง นอกจากนี้ กรุงจาการ์ตาก็เป็นศูนย์กลางด้านการค้าขาย การบริการ การท่องเที่ยวการเงินและการธนาคาร และการศึกษาของประเทศ และเป็นแหล่งรวมด้านศิลปะและวัฒนธรรมของประเทศ

- เมืองสุราบายา เป็นเมืองที่ตั้งอยู่ทางตะวันออกเฉียงของเกาะชวาในจังหวัดชวาตะวันออก (East Java) เมืองสุราบายาเป็นเมืองที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับที่ 2 ของประเทศ รองจากกรุงจาการ์ตา โดยเมืองสุราบายาเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญแห่งหนึ่งของประเทศ ที่ชาวอินโดนีเซียนิยมเดินทางมาท่องเที่ยวและพักผ่อนในเมืองแห่งนี้ ในช่วงวันหยุดยาว นอกจากนี้ โดยรอบเมืองสุราบายายังเป็นแหล่งเพาะปลูกข้าว พริก มันสำปะหลัง และน้ำตาลที่สำคัญของประเทศ เช่นเดียวกับแหล่งอุตสาหกรรมสำคัญ อันได้แก่ อุตสาหกรรมสิ่งทอ อุตสาหกรรมปูนซีเมนต์ และอุตสาหกรรมประกอบและผลิตเครื่องจักร
- เมืองบันดุง เป็นเมืองหลวงของจังหวัดชวาตะวันตก (West Java) ซึ่งตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกของเกาะชวา อยู่ใกล้กับกรุงจาการ์ตา (ห่างไปประมาณ 140 กิโลเมตรทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ของกรุงจาการ์ตา) และเป็นเมืองที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับ 3 ของประเทศ (รองจากกรุงจาการ์ตาและเมืองสุราบายา) ทั้งนี้ เนื่องจากเมืองบันดุงตั้งอยู่ใกล้กับกรุงจาการ์ตา จึงทำให้การเดินทางและการขนส่งสินค้าต่างๆ ระหว่างเมืองบันดุงและกรุงจาการ์ตาสามารถทำได้สะดวกสบายและใช้ระยะเวลาเพียงเล็กน้อย และส่งผลให้การเดินทางและการขนส่ง รวมถึงการค้าขาย ระหว่างเมืองทั้งสองเกิดขึ้นอย่างมาก ในปัจจุบันเมืองดังกล่าวจึงเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญอีกแห่งหนึ่งของเกาะชวา มีโรงแรมหรู ร้านอาหาร ร้านกาแฟ เป็นจำนวนมากเปิดให้บริการ โดยเมืองบันดุงมีสมญานามอีกชื่อหนึ่งว่า “เมืองปารีสของเกาะชวา (The Paris of Java)”
- เมืองยอร์กยาคาร์ตา เป็นเมืองขนาดเล็กซึ่ง ตั้งอยู่ตอนกลางของเกาะชวา โดยเมืองดังกล่าวเป็นเมืองหลวงของจังหวัดยอร์กยาคาร์ตา ซึ่งเป็นหนึ่งในห้าเขตปกครองพิเศษของอินโดนีเซีย ทั้งนี้ ยอร์กยาคาร์ตาก็เป็นศูนย์กลางด้านศิลปะและวัฒนธรรมของอินโดนีเซีย โดยเป็นแหล่งรวมของวัฒนธรรมบนเกาะชวา



- เมืองเซมารัง เป็นเมืองที่ตั้งอยู่ทางตอนเหนือของเกาะชวา และเป็นเมืองหลวงของจังหวัดชวากลาง (Central Java) ปัจจุบัน เมืองเซมารังเป็นเมืองท่าสำคัญเมืองหนึ่งของอินโดนีเซีย และเป็นศูนย์กลางของประชาชนชาวอินโดนีเซีย เชื้อสายชวา
- เมืองมากัสซาร์ เป็นเมืองหลวงของจังหวัดสุลาเวสีใต้ (South Sulawesi) โดยเป็นเมืองที่มีขนาดใหญ่ที่สุดบนเกาะสุลาเวสี ทั้งนี้ เมืองมากัสซาร์เป็นเมืองท่าที่สำคัญของเกาะสุลาเวสีมาตั้งแต่ในอดีต โดยในสมัยที่เนเธอร์แลนด์ปกครองอินโดนีเซียนั้น เมืองดังกล่าวเป็นศูนย์กลางการค้าและขนส่งไม้มะเกลือ (Makassar Ebony) ในขณะเดียวกัน ในด้านการทำการประมง เมืองมากัสซาร์ก็เป็นแหล่งอุตสาหกรรมประมงที่สำคัญแห่งหนึ่งของอินโดนีเซีย
- เมืองเมดาน ซึ่งเป็นเมืองหลวงของจังหวัดสุมาตราเหนือ (North Sumatra) ตั้งอยู่ทางทิศเหนือของเกาะสุมาตรา เมืองดังกล่าวเป็นเมืองที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในบรรดาเมืองอื่นทั้งหมดนอกเกาะชวา โดยภาพรวมเมืองเมดานเป็นแหล่งเพาะปลูกที่สำคัญของประเทศ โดยเฉพาะพืช อาทิ ปาล์มน้ำมัน ชา โกโก้ ยางพารา และต้นยาสูบ นอกจากนี้ เมืองเมดานยังเป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติอย่างน้ำมันดิบและก๊าซธรรมชาติเช่นกัน
- เมืองปาเลมบัง ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ของเกาะสุมาตรา เป็นเมืองที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับที่สองบนเกาะสุมาตรา รองจากเมืองเมดาน และเป็นเมืองหลวงของจังหวัดสุมาตราใต้ (South Sumatra) เมืองปาเลมบังถือเป็นเมืองหนึ่งที่มีความเก่าแก่มากที่สุดของอินโดนีเซีย โดยเมืองดังกล่าวเป็นเมืองหลวงของอาณาจักรศรีวิชัย ส่งผลให้เมืองดังกล่าวเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์และศิลปะและวัฒนธรรมที่สำคัญของอินโดนีเซีย นอกจากนี้ พื้นที่โดยรอบเมืองปาเลมบัง ยังเป็นแหล่งเพาะปลูกพืชเศรษฐกิจหลายชนิด อีกทั้งในอ่าวบริเวณเมืองปาเลมบังเอง ยังเป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญ คือ ก๊าซธรรมชาติและน้ำมันดิบ



ภาพที่ 1-2 แผนที่อินโดนีเซีย แบ่งตามเขตปกครอง

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

สำหรับข้อมูลอื่นๆ รวมถึงตัวเลขดัชนีทางเศรษฐกิจที่สำคัญของอินโดนีเซีย แสดงในตารางที่ 1-1

ตารางที่ 1-1 ตัวเลขทางเศรษฐกิจและดัชนีเศรษฐกิจที่สำคัญของอินโดนีเซีย

ดัชนีเศรษฐกิจที่สำคัญ	หน่วย	ค่าดัชนี	หมายเหตุ
<b>ดัชนีเศรษฐกิจ</b>			
อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจที่แท้จริง (Real GDP growth)	ร้อยละ (%)	4.7	ข้อมูล ณ ปี พ.ศ. 2558
อัตราเงินเฟ้อ (Inflation Rate)	ร้อยละ (%)	6.7	ข้อมูล ณ ปี พ.ศ. 2558
อัตราการว่างงาน (Unemployment Rate)	ร้อยละ (%)	5.5	ข้อมูล ณ ปี พ.ศ. 2558
หนี้ภาครัฐ (Government Debt)	ร้อยละ (%) ของ GDP	27.7	ข้อมูล ณ ปี พ.ศ. 2558
<b>ดัชนีตัวชี้วัดอื่นๆ</b>			
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
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	110	อันดับ ณ ปี พ.ศ. 2558 จาก 187 ประเทศทั่วโลก
Human Capital Index	อันดับ	69	อันดับ ณ ปี พ.ศ. 2558 จาก 124 ประเทศทั่วโลก
Corruption Perceptions Index	อันดับ	88	อันดับ ณ ปี พ.ศ. 2558 จาก 168 ประเทศทั่วโลก



ดัชนีเศรษฐกิจที่สำคัญ	หน่วย	ค่าดัชนี	หมายเหตุ
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 CIA Factbook, World Bank, Asian Development Bank (ADB), World Economic Forum (WEF), International Monetary Fund (IMF), Transparency International, The Heritage Foundation และอื่นๆ

การปกครองของอินโดนีเซียมีรูปแบบการปกครองแบบประชาธิปไตยโดยมีประธานาธิบดีเป็นประมุขของประเทศและเป็นหัวหน้าฝ่ายบริหาร โดยประธานาธิบดีคนปัจจุบัน คือ นายโจโก วีโดโด (Joko Widodo) ขึ้นดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 29 ตุลาคม พ.ศ. 2557 และมี นายจูซุฟ กัลลา (Jusuf Kalla) ดำรงตำแหน่งรองประธานาธิบดี ตามรัฐธรรมนูญของประเทศ อินโดนีเซีย ประธานาธิบดีของประเทศจะมาจากการเลือกตั้งประธานาธิบดี โดยผู้ขึ้นดำรงตำแหน่ง จะอยู่ในวาระเป็นเวลา 5 ปี สูงสุด 2 วาระ ส่วนตำแหน่งรองประธานาธิบดีนั้นมาจากการแต่งตั้ง

## 1.2 โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

### 1.2.1 โครงสร้างด้านการคมนาคม

#### 1.2.1.1 การคมนาคมทางถนน

ด้วยลักษณะทางภูมิศาสตร์ของอินโดนีเซียที่มีลักษณะเป็นหมู่เกาะจำนวนมาก อยู่แยกจากกัน ส่งผลให้พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมในอินโดนีเซียเป็นจุดอ่อนที่สำคัญ และส่งผลกระทบต่อการคมนาคมขนส่งภายในประเทศเป็นอย่างมาก

อย่างไรก็ตาม การคมนาคมทางถนนและโครงสร้างพื้นฐานที่อินโดนีเซียมีอยู่ พบว่าการคมนาคมทางถนนเป็นหนึ่งในเส้นทางการคมนาคมขนส่งทางบกที่ได้รับความนิยมมากที่สุดของอินโดนีเซีย โดยในอินโดนีเซียมีเส้นทางถนนความยาวรวมกันราว 496,607 กิโลเมตร เส้นทางส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่เกาะสุมาตรา เกาะชวา เกาะกาลิมันตัน และเกาะปาปัว

เส้นทางถนนของอินโดนีเซียนั้นมีการเชื่อมต่อกันภายในเกาะ สำหรับการเชื่อมต่อกันระหว่างเกาะ ในปัจจุบันมีสะพานเพื่อข้ามระหว่างเกาะเพียงไม่กี่แห่งเท่านั้น เช่น สะพานข้ามสุรามาดู (Suramadu Bridge) ซึ่งเป็นสะพานข้ามฟากเชื่อมระหว่างเกาะสุบารายาและเกาะมาดุง<sup>2</sup>

<sup>2</sup> เกาะมาดุง อยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของเกาะชวา ใกล้กับเมืองสุรามายา



เป็นต้น อย่างไรก็ตาม รัฐบาลอินโดนีเซียได้มีโครงการที่จะดำเนินการก่อสร้างสะพานที่เชื่อมต่อเกาะโตโยในเดือนตุลาคม ปี พ.ศ. 2550 รัฐบาลอินโดนีเซียมีแผนที่จะสร้างสะพานข้ามช่องแคบซุนดา (Sunda Strait Bridge) (แต่แผนการดังกล่าวได้ล้มเลิกไปหลังจากมีการเปลี่ยนแปลงประธานาธิบดีเป็นนายโจโก วิโดโด ประธานาธิบดีคนปัจจุบันของอินโดนีเซีย) และในเดือนตุลาคม ปี พ.ศ. 2556 รัฐบาลอินโดนีเซียมีแผนที่จะสร้างสะพานข้ามช่องแคบมะละกา (Malacca Strait Bridge) เพื่อเชื่อมโยงระหว่างเกาะสุมาตราและพื้นที่ในรัฐมะละกาของประเทศมาเลเซียบนแผ่นดินใหญ่

ในส่วนของเส้นทางหลวงและเส้นทางด่วน มักพบได้ในเกาะใหญ่ๆ เช่น เกาะสุมาตรา เกาะชวา เกาะกาลิมันตัน เกาะปาปัว รวมถึงเกาะที่มีการสัญจรทางถนนมาก อาทิ เกาะบาหลี เป็นต้น





ภาพที่ 1-3 เส้นทางถนนในอินโดนีเซีย



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



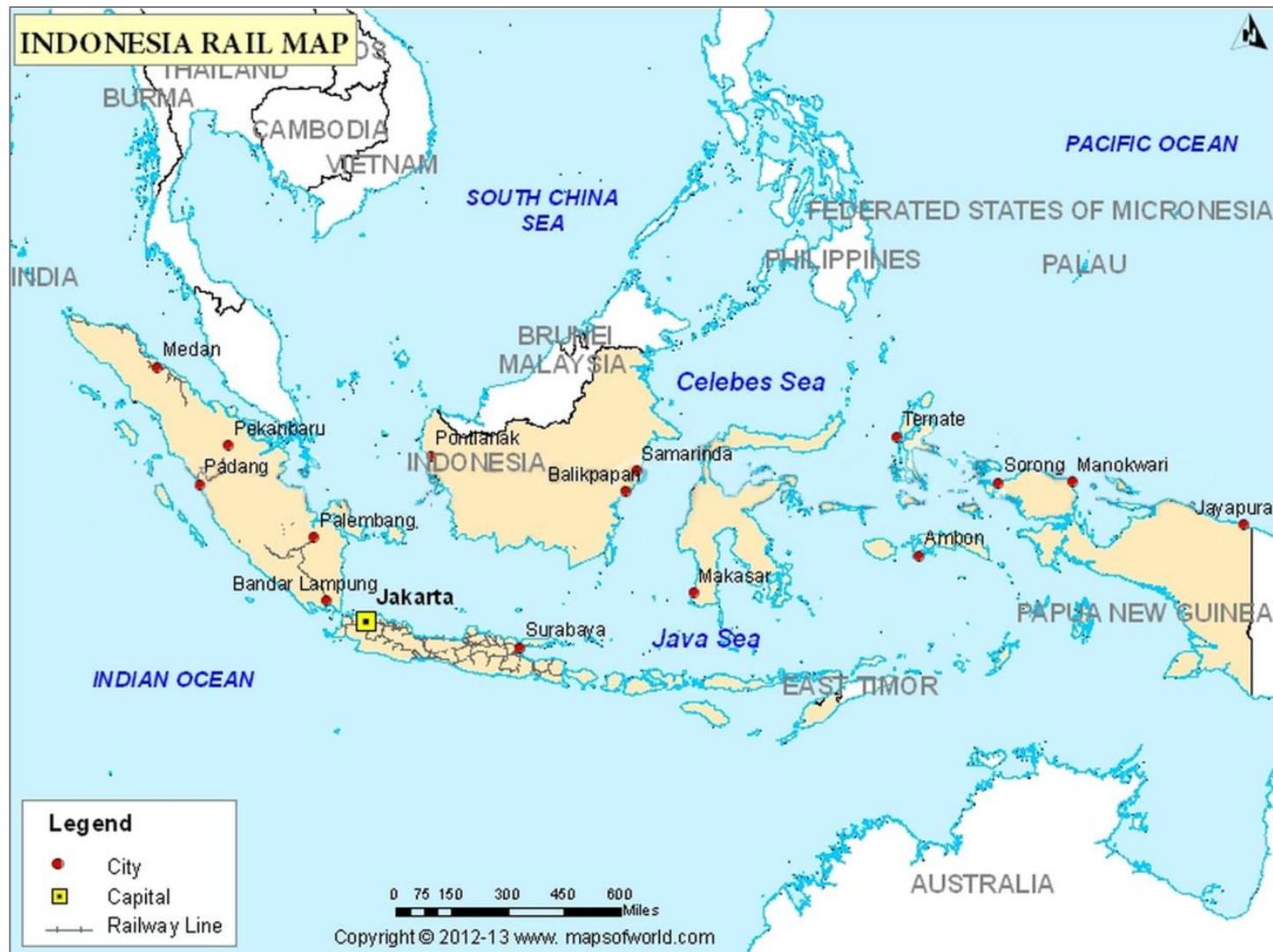
### 1.2.1.2 การคมนาคมทางรถไฟ

ระบบโครงสร้างพื้นฐานทางรางของอินโดนีเซีย แบ่งออกเป็น 4 ส่วน โดยเส้นทางทั้ง 4 ส่วนตั้งอยู่บนเกาะชวา และเกาะสุมาตราเป็นสำคัญ ซึ่งจะเห็นได้ว่า โครงสร้างพื้นฐานระบบรางของอินโดนีเซียมีการพัฒนาและก่อสร้างน้อยกว่ามาก เมื่อเปรียบเทียบกับโครงสร้างทางถนนของประเทศ โดยความยาวของเส้นทางรถไฟในอินโดนีเซียรวมกันทั้งสิ้น 5,042 กิโลเมตร และในแต่ละส่วนของระบบรางทั้ง 4 ส่วน มีได้เชื่อมต่อกัน

ทั้งนี้ เฉพาะในกรุงจาการ์ตา ได้เริ่มมีการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าแล้วโดย ณ เดือนมิถุนายน 2557 ระบบดังกล่าวยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างและคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2559 ส่วนระบบขนส่งมวลชนรถไฟใต้ดิน รัฐบาลยังไม่มีแผนในการจัดสร้างแต่อย่างใด



ภาพที่ 1-4 เส้นทางวางรถไฟในอินโดนีเซีย



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



### 1.2.1.3 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 บาดาร์ุดดีนที่สอง (Sultan Mahmud Badaruddin II International Airport) ในเมืองปาเลมบัง เป็นต้น

#### ตารางที่ 1-2 รายชื่อสนามบิน/ท่าอากาศยานที่สำคัญในอินโดนีเซีย

ชื่อสนามบิน	เมืองที่ตั้ง	จังหวัด
<b>Java</b>		
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
<b>Sumatra</b>		
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
<b>Kalimantan</b>		
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
<b>Sulawesi</b>		
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
<b>Lesser Sunda Islands</b>		
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
<b>Maluku Islands</b>		
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
<b>Papua</b>		
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 รวบรวมจาก Indonesia's Airport Company และแหล่งข้อมูลอื่นๆ (ข้อมูล ณ ปี พ.ศ. 2557)



ภาพที่ 1-5 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

#### 1.2.1.4 การคมนาคมทางเรือ

ในขณะที่การคมนาคมทางถนนและระบบรางของอินโดนีเซียประสบปัญหาด้านการพัฒนาและการเชื่อมต่อกันอย่างสมบูรณ์จากการที่ภูมิประเทศเป็นหมู่เกาะน้อยใหญ่จำนวนมาก การคมนาคมทางน้ำกลับมีการพัฒนาที่สูงกว่าและมีความสำคัญสำหรับอินโดนีเซีย

เส้นทางการเดินทางและการขนส่งทางเรือเป็นหนึ่งในการคมนาคมที่ได้รับความนิยมมากที่สุดอินโดนีเซีย โดยสำหรับการเดินทางทางเรือเพื่อข้ามไปยังเกาะต่างๆ สามารถกระทำได้โดยอาศัยเรือข้ามฝาก และเรือเฟอร์รี่ (Ferri) ซึ่งเส้นทางที่ได้รับความนิยมอย่างมาก ได้แก่ เส้นทางระหว่างเกาะสุมาตรา เกาะชวา และเกาะบาหลี รวมไปถึงเส้นทางข้ามช่องแคบต่างๆ เพื่อข้ามจากฝั่งอินโดนีเซียไปยังฝั่งมาเลเซีย (ช่องแคบมะละกา) หรือสิงคโปร์ (ช่องแคบบาเตม) ในส่วนของ การขนส่งทางเรือ อินโดนีเซียมีท่าเรือขนส่งสินค้าจำนวนมากอยู่ตามพื้นที่ต่างๆ ของประเทศ โดยท่าเรือที่สำคัญมีด้วยกัน 12 ท่า ซึ่งท่าเรือที่มีขนาดใหญ่ที่สุดและมีความสำคัญที่สุดของอินโดนีเซียคือ ท่าเรือตันจุง พร็อก (Tanjung Priok Port) เมืองจาการ์ตา ส่วนท่าเรือที่มีขนาดใหญ่ และ/หรือ สำคัญรองลงมา ได้แก่ ท่าเรือตันจุง เปรัก (Tanjung Perak Port) ซึ่งตั้งอยู่ในเมืองสุบารายา ท่าเรือตันจุง อีมาส (Tanjung Emas Port) ซึ่งตั้งอยู่ในเมืองเซมารัง ท่าเรือมากัสซาร์ (Makassar Port) ซึ่งตั้งอยู่ที่เมืองมากัสซาร์ ท่าเรือเบราวัน (Belawan Port) ซึ่งตั้งอยู่ที่เมืองเมดาน



ภาพที่ 1-6 ท่าเรือที่สำคัญในอินโดนีเซีย



นอกเหนือจากการเดินทางและการขนส่งทางทะเล การคมนาคมทางแม่น้ำก็ถือเป็นอีกเส้นทางหนึ่ง โดยอินโดนีเซียมีเส้นทางน้ำรวมความยาวประมาณ 21,579 กิโลเมตร ซึ่งเส้นทางดังกล่าวอยู่ตามแม่น้ำในเกาะกาลิมันตัน เกาะสุมาตรา และเกาะปาปัว

ทั้งนี้ ภายใต้แผนพัฒนาประเทศปี พ.ศ. 2558-2562 รัฐบาลอินโดนีเซียมีแผนที่จะพัฒนาท่าเรือขนส่งราว 24 แห่ง เพื่อให้สามารถรองรับการขนส่งสินค้าทางเรือตามเป้าที่กำหนดไว้ คือ 48 ล้านทีอียู (TEU<sup>3</sup>) ในปี พ.ศ. 2573

## 1.2.2 โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

### 1.2.2.1 ระบบไฟฟ้า

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

ปัญหาที่เกิดขึ้นกับระบบกระแสไฟฟ้าของอินโดนีเซีย ซึ่งในปัจจุบันยังต้องเผชิญอยู่คือ ปัญหาการเข้าถึงกระแสไฟฟ้า เนื่องจากตามชนบทที่ห่างไกลตัวเมืองบางพื้นที่ ไฟฟ้ายังเข้าไปไม่ถึงพื้นที่ดังกล่าว ในขณะที่เดียวกันมีปัญหาเรื่องไฟดับบ่อยครั้งในบางพื้นที่

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

<sup>3</sup> TEU หรือ Twenty-feet Equivalent Unit เป็นหน่วยในการใช้ประเมินกำลังการขนส่งของท่าเรือในการรองรับและขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด 20 ฟุต



### 1.2.2.2 ระบบน้ำประปา

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

### 1.2.2.3 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

เนื่องด้วยลักษณะภูมิประเทศของอินโดนีเซียมีลักษณะเป็นหมู่เกาะ ทำให้กลายเป็นปัจจัยหนึ่งของการเติบโตในภาคธุรกิจโทรศัพท์ไร้สายของอินโดนีเซีย อย่างไรก็ตาม การลงทุนของรัฐบาลอินโดนีเซียในช่วงปี พ.ศ. 2536 และการขยายตัวของภาคธุรกิจโทรศัพท์ไร้สาย ทำให้แม้ในบริเวณชนบทและเกาะห่างไกลต่างๆ ประชาชนก็ยังสามารถเข้าถึงระบบโทรคมนาคมและการสื่อสารระบบใดระบบหนึ่งได้



สำหรับผู้ให้บริการโทรศัพท์บ้านรายสำคัญของอินโดนีเซีย ได้แก่ Telkom Indonesia ซึ่งให้บริการโทรศัพท์บ้านในประเทศราวร้อยละ 30 ของจำนวนเลขหมายโทรศัพท์ทั้งหมดในประเทศ อีกทั้งมีการให้บริการอินเทอร์เน็ตบ้านในประเทศเช่นกัน และ Indosat ซึ่งเป็นหนึ่งในผู้ให้บริการโทรศัพท์บ้าน โทรศัพท์ไร้สาย และระบบอินเทอร์เน็ตรายใหญ่ที่สุดของอินโดนีเซีย นอกจากนี้ ในส่วนของผู้ให้บริการด้านโทรศัพท์ไร้สายในอินโดนีเซีย พบว่า บริษัทผู้ให้บริการที่สำคัญประกอบด้วย Telkomsel (บริษัทลูกของ Telkom Indonesia โดยให้บริการเครือข่ายโทรศัพท์ “Telkomsel”) บริษัท XL Axiata (บริการเครือข่ายโทรศัพท์ “XL”) Indosat (บริการเครือข่าย “Indosat”) Hutchison Whampoa (บริการเครือข่าย “3”) Smartfren Telecom (บริการเครือข่าย “Smartfren”) และ Lippo Group (บริการเครือข่าย “Bolt”)

#### 1.2.2.4 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 1-3 ซึ่งรายชื่อดังกล่าวยังไม่รวมธนาคารที่รัฐบาลอินโดนีเซียเป็นเจ้าของ รวมถึงสถาบันการเงินรายย่อยในประเทศ

ตารางที่ 1-3 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.



ลำดับ	ธนาคารท้องถิ่น (Regional Banks)	ธนาคารร่วมทุน (Joint Venture Banks)	ธนาคารต่างชาติ (Foreign Banks)
7	PT BPD Sulawesi Selatan (Bank Sulsel)	PT Bank KEB Indonesia (Bank KEB Indonesia)	Standard Chartered Bank
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)



## บทที่ 2

# นโยบายทางเศรษฐกิจ นโยบายการค้า และนโยบายการต่างประเทศของ สาธารณรัฐอินโดนีเซีย

### 2.1. 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 ยังเป็นหน่วยงานภาครัฐที่มีบทบาทในการส่งเสริมการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจผ่านการดำเนินนโยบายของกระทรวง

#### 2.1.1. แผนแม่บทในการพัฒนาทางเศรษฐกิจ / แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

รัฐบาลอินโดนีเซียได้มีการวางแผนสำหรับการพัฒนาประเทศไว้ในระยะยาว โดยในปี พ.ศ. 2547 รัฐบาลได้มีการจัดทำแผนพัฒนาประเทศระยะยาว ปี พ.ศ. 2548-2568 (National Long-Term Development Plan (RPJPN) 2005-2025)<sup>1</sup> โดยจุดประสงค์หลักเพื่อวางแนวทางการเป็นเสาหลักสำหรับการพัฒนาประเทศต่อไปในอนาคต ประกอบด้วย (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 รวมถึงการ

<sup>1</sup> <http://www.indonesia-investments.com/projects/government-development-plans/national-long-term-development-plan-rpjpn-2005-2025/item308>



ส่งเสริมให้เกิดการวิจัยและพัฒนาในด้านต่างๆ อันจะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในระยะยาว ช่วงที่สาม (ปี พ.ศ. 2558-2562) ซึ่งเป็นช่วงของการสนับสนุนผู้ประกอบการในด้านการบริหารจัดการทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ การบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล รวมไปถึงการเพิ่มมูลค่าเพิ่มและขีดความสามารถให้กับตัวผู้ประกอบการ และช่วงที่สี่ (ปี พ.ศ. 2563-2568) ซึ่งเป็นช่วงของการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และปัจจัยด้านอื่นๆ ไปพร้อมกันอย่างบูรณาการ โดยคำนึงถึงการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

นอกจากนี้ เพื่อเป็นการรองรับการพัฒนาและการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในภาคส่วนต่างๆ ของประเทศในอนาคต รัฐบาลอินโดนีเซียยังได้มีการจัดทำแผนแม่บทเพื่อการเร่งพัฒนาเศรษฐกิจอินโดนีเซีย หรือแผนแม่บท MP3EI (The Masterplan for the Acceleration and Expansion of Economic Development of Indonesia)<sup>2</sup> โดยภายใต้แผนแม่บทดังกล่าว มีการกำหนดภาคอุตสาหกรรมสำคัญของประเทศที่รัฐบาลจะส่งเสริมและผลักดัน (Leading Industrial Cluster)<sup>3</sup> และตั้งเป้าให้อุตสาหกรรมเหล่านั้นเป็นภาคส่วนที่ส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจและพัฒนาประเทศโดยรวม และยังมีการกำหนดพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจสำคัญของประเทศทั้ง 6 เขตพื้นที่ซึ่งจะเป็นเขตสำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรมหลักของประเทศ อันได้แก่ ระเบียงเศรษฐกิจสุมาตรา (Sumatra Economic Corridor) ระเบียงเศรษฐกิจชวา (Java Economic Corridor) ระเบียงเศรษฐกิจกาลิมันตัน (Kalimantan Economic Corridor) ระเบียงเศรษฐกิจสุลาเวสี (Sulawesi Economic Corridor) ระเบียงเศรษฐกิจเกาะบาหลี-เกาะนูซาระ เทนการา (Bali – Nusa Tenggara Economic Corridor) และระเบียงเศรษฐกิจปาปัว-เกาะมาลุกู (Papua – Kepulauan Maluku Economic Corridor)

### 2.1.2. แผน / นโยบายทางเศรษฐกิจอื่นๆ

วิสัยทัศน์ในการบริหารอินโดนีเซียของหน่วยงานต่างๆ รวมถึงแผนหรือนโยบายของอินโดนีเซีย นั้น มักมาจากการพิจารณาและวิสัยทัศน์ของประธานาธิบดีอินโดนีเซีย โดยประธานาธิบดีคนปัจจุบัน นายโจโก วีโดโด ก็ได้มีการแสดงวิสัยทัศน์ถึงทิศทางนโยบายเศรษฐกิจประเทศในอนาคตที่จะลดการนำเข้าสินค้าต่างๆ จากต่างประเทศ และลดการพึ่งพาการส่งออกทรัพยากรธรรมชาติของประเทศ โดยเฉพาะน้ำมันดิบ ถ่านหิน รวมถึงสินแร่ จากวิสัยทัศน์ดังกล่าว จึงคาดการณ์ได้ว่าทิศทางและนโยบายเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนของอินโดนีเซียจะมีการ

<sup>2</sup> <http://www.indonesia-investments.com/projects/government-development-plans/masterplan-for-acceleration-and-expansion-of-indonesias-economic-development-mp3ei/item306>

<sup>3</sup> อุตสาหกรรมที่ได้รับสนับสนุนภายใต้แผนแม่บท MP3EI ได้แก่ อุตสาหกรรมเกษตรและปศุสัตว์ น้ำมัน อุตสาหกรรมยาง อุตสาหกรรมพลังงานและเชื้อเพลิงปิโตรเลียม (น้ำมันดิบและก๊าซธรรมชาติ) อุตสาหกรรมเหมืองแร่ อุตสาหกรรมประมง อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมโทรคมนาคมและการสื่อสาร





เปลี่ยนไปสู่ความเป็นชาตินิยมมากขึ้น มีการสนับสนุนภาคการผลิตในประเทศตลอดจน สนับสนุนให้ต่างชาติเข้ามาลงทุนเพื่อให้เกิดการจ้างงานและถ่ายโอนเทคโนโลยีมากกว่าแต่ก่อน รวมไปถึงเริ่มผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในประเทศ

## 2.2. นโยบายการค้า

### 2.2.1. ภาพรวมนโยบายการค้า

Ministry of Trade คือหนึ่งในหน่วยงานภาครัฐหลักที่มีหน้าที่กำหนดนโยบายการค้าและการลงทุนของอินโดนีเซีย ส่วนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดทิศทางของนโยบายการค้าและการลงทุนของประเทศ คือ Ministry of National Development Planning

เมื่อพิจารณานโยบายเศรษฐกิจและนโยบายการค้าที่รัฐบาลอินโดนีเซียดำเนินการนับตั้งแต่แผนพัฒนาประเทศระยะยาว ปี พ.ศ. 2548-2568 และแผนแม่บท MP3EI เริ่มมีการใช้พบว่า รัฐบาลอินโดนีเซียมีความพยายามอย่างมากเพื่อผลักดันและส่งเสริมภาคส่วนอุตสาหกรรมและเกษตรกรรมอื่นๆ นอกเหนือจากอุตสาหกรรมส่งออกน้ำมันดิบ เชื้อเพลิงปิโตรเลียม และก๊าซธรรมชาติ เพื่อเป็นการลดการพึ่งพาการส่งออกน้ำมันดิบ เชื้อเพลิงปิโตรเลียม และก๊าซธรรมชาติที่ราคาจะมีความผันผวนมากในตลาดโลก ซึ่งความผันผวนดังกล่าว เป็นตัวแปรสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจและดุลการค้าของอินโดนีเซียค่อนข้างมาก

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 ได้มีการนำเสนอวิสัยทัศน์ด้านการค้าของประเทศ โดยมีความประสงค์จะลดการนำเข้าสินค้าและลดการพึ่งพาการ



ส่งออกทรัพยากรธรรมชาติของประเทศลง จนทำให้ในปี พ.ศ. 2558 อินโดนีเซียกลับมาเกินดุลการค้าครั้งแรกในรอบ 5 ปี

## 2.2.2. การเจรจาความตกลงการค้าเสรี (Free Trade Area : FTA)

อินโดนีเซียได้เริ่มต้นการทำความตกลงการค้าเสรีภายใต้กรอบอาเซียน และการกรอบความตกลงของอาเซียนกับประเทศคู่ภาคี 5 ฉบับ อันได้แก่ จีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ อินเดีย รวมถึงออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ ทั้งนี้ ในระยะหลัง อินโดนีเซียมีการทำความตกลงการค้าเสรีในเชิงรุกมากขึ้น โดยมีการทำความตกลงรูปแบบทวิภาคีกับประเทศคู่ภาคีอื่นๆ ได้แก่ ญี่ปุ่น ในปี พ.ศ. 2551 และปากีสถาน ในปี พ.ศ. 2556

ปัจจุบัน อินโดนีเซียกำลังอยู่ระหว่างการเจรจาความตกลงการค้าเสรีแบบทวิภาคีกับประเทศภาคีอีก 5 ประเทศ/กลุ่มประเทศ ได้แก่ ประเทศเกาหลีใต้ อินเดีย ออสเตรเลีย ชิลี และ EFTA (European Free Trade Association)<sup>4</sup> อีกทั้ง ยังอยู่ระหว่างการเจรจาความตกลงการค้าเสรีภายใต้กรอบอาเซียนอีก 2 ความตกลง ได้แก่ ความตกลงการค้าเสรีอาเซียน-ฮ่องกง และความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค (Regional Comprehensive Economic Partnership: RCEP) ซึ่งเป็นความตกลงระหว่างอาเซียนกับอีกประเทศภาคีอีก 6 ประเทศ ได้แก่ ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ จีน เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น และอินเดีย ดังแสดงในตารางที่ 2-1 นอกจากนี้ อินโดนีเซียได้มีการแสดงท่าทีสนใจต่อการเข้าร่วมการเจรจาความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก (Trans Pacific Partnership: TPP) เช่นกัน หากความตกลง TPP มีการเปิดรับสมาชิกใหม่<sup>5</sup>

ตารางที่ 2-1 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: <i>สินค้า Early Harvest</i>

<sup>4</sup> EFTA เป็นกลุ่มประเทศที่ประกอบด้วย 4 ประเทศ ได้แก่ สวิตเซอร์แลนด์ นอร์เวย์ ไอซ์แลนด์ และลิกเตนสไตน์

<sup>5</sup> ประเทศสมาชิก TPP มีด้วยกันทั้งหมด 12 ประเทศ ประกอบด้วยสหรัฐอเมริกา (สหรัฐฯ) แคนาดา เม็กซิโก ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ บรูไนฯ เปรู ชิลี ญี่ปุ่น สิงคโปร์ มาเลเซีย และเวียดนาม ทั้งนี้ ลักษณะสำคัญประการหนึ่งของความตกลง TPP คือ เป็นความตกลงที่จะนำไปสู่ความร่วมมือกลุ่มในภูมิภาคที่ใหญ่ขึ้น (Platform for Regional Integration) โดยจะสามารถรับสมาชิกเพิ่มเติมได้ภายหลังการเจรจาสิ้นสุดแล้ว ซึ่งสมาชิกใหม่ที่จะเข้าร่วม จะต้องผ่านการเห็นชอบจากสมาชิกเดิมของความตกลง TPP เสียก่อน



ความตกลงการค้าเสรี	ประเทศคู่ภาคี	สถานะการเจรจา
		1 มกราคม พ.ศ. 2547 <u>ด้านการค้าสินค้า</u> 1 พฤษภาคม พ.ศ. 2548 <u>ด้านการค้าบริการ</u> 1 มกราคม พ.ศ. 2550
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
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
Japan – Indonesia Free Trade Agreement	อินโดนีเซีย – ญี่ปุ่น	มีผลบังคับใช้ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2551
Indonesia – Pakistan Free Trade Agreement	อินโดนีเซีย – ปากีสถาน	มีผลบังคับใช้ 13 กันยายน พ.ศ. 2556
ASEAN-Hong Kong Free Trade Agreement (AHKFTA)	อาเซียน – ฮองกง	อยู่ระหว่างการเจรจา
Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP)	อาเซียน – ออสเตรเลีย – นิวซีแลนด์ – จีน – เกาหลีใต้ – ญี่ปุ่น – อินเดีย	อยู่ระหว่างการเจรจา
India-Indonesia Comprehensive Economic Cooperation Arrangement	อินโดนีเซีย – อินเดีย	อยู่ระหว่างการเจรจา
Indonesia – Australia Comprehensive Economic Partnership Agreement	อินโดนีเซีย – ออสเตรเลีย	อยู่ระหว่างการเจรจา
Republic of Korea – Indonesia Free Trade Agreement	อินโดนีเซีย – เกาหลีใต้	อยู่ระหว่างการเจรจา
Indonesia – Chile Free Trade Agreement	อินโดนีเซีย - ชิลี	อยู่ระหว่างการเจรจา
Indonesia – European Free Trade Association Free Trade Agreement	อินโดนีเซีย - EFTA	อยู่ระหว่างการเจรจา

หมายเหตุ: ข้อมูล ณ เดือนมีนาคม พ.ศ. 2559

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



### 2.2.3. โครงสร้างอัตราภาษีนำเข้า

โครงสร้างอัตราภาษีนำเข้าของอินโดนีเซีย แสดงไว้ในตารางที่ 2-2 และ 2-3 พบว่า อัตราภาษีนำเข้าที่ใช้จริง (MFN applied rate) เฉลี่ยของอินโดนีเซีย อยู่ที่ร้อยละ 6.9 โดยในกลุ่มสินค้าเกษตรจะมีอัตราภาษีสูงกว่าในกลุ่มสินค้าที่มีใช้สินค้าเกษตร ซึ่งเมื่อพิจารณาแยกตามรายประเภทสินค้า สินค้าที่มีอัตราภาษีนำเข้าที่ใช้จริงเฉลี่ยสูงสุดของประเทศ จะอยู่ในกลุ่มสินค้าเครื่องดื่มและยาสูบ (Beverages & tobacco) โดยอัตราภาษีเฉลี่ยอยู่ที่ระดับร้อยละ 44.1 ส่วนกลุ่มสินค้าที่มีอัตราภาษีนำเข้าที่ใช้จริงเฉลี่ยสูงรองลงมา ได้แก่ สินค้าในกลุ่มเครื่องนุ่งห่ม (Clothing) และสินค้าในกลุ่มอุปกรณ์การขนส่ง (Transport equipment) (อัตราภาษีนำเข้าที่ใช้จริงเฉลี่ยของสินค้าทั้งสองกลุ่มอยู่ที่ร้อยละ 14.4 และ 9.8 ตามลำดับ)

ตารางที่ 2-2 โครงสร้างอัตราภาษีนำเข้าของอินโดนีเซีย

หน่วย: ร้อยละ

อัตราภาษี	สินค้า		
	ทั้งหมด	สินค้าเกษตร	สินค้านำเข้าใช้เกษตร
อัตราภาษีเฉลี่ยผูกพัน (Simple average final bound)	37.1	47.1	35.6
อัตราภาษีเฉลี่ย MFN ที่ใช้จริง (Simple average MFN applied)	6.9	7.5	6.7
อัตราภาษีเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักการค้า (Trade weighted average)	4.4	4.2	4.4

ที่มา : รวบรวมจาก WTO Tariff Profile 2015



## ตารางที่ 2-3 โครงสร้างอัตราภาษีนำเข้าของอินโดนีเซีย จำแนกตามประเภทสินค้า

หน่วย: ร้อยละ

กลุ่มสินค้า	อัตราภาษีเฉลี่ยผูกพัน	อัตราภาษีเฉลี่ย MFN ที่ใช้จริง	สัดส่วนการนำเข้า*
ผลิตภัณฑ์จากสัตว์	43.7	4.6	0.3
ผลิตภัณฑ์นม	74.0	5.5	0.7
พืชผักและผลไม้	45.6	5.5	0.8
ชาและกาแฟ	45.3	6.7	0.2
ธัญพืชและของปรุงแต่งจากธัญพืช	44.8	5.3	2.7
เมล็ดพืชและผลไม้ที่มีน้ำมัน	39.9	4.5	2.0
น้ำตาลและขนมทำจากน้ำตาล	58.3	6.4	1.1
เครื่องดื่มและยาสูบ	81.3	44.1	0.5
ฝ้าย	37.4	4.0	0.7
ผลิตภัณฑ์เกษตรอื่นๆ	40.7	4.1	0.8
ปลาและผลิตภัณฑ์จากปลา	40.0	5.9	0.2
ผลิตภัณฑ์แร่และเหล็ก	38.8	6.4	15.0
น้ำมัน	40.0	0.2	22.4
เคมีภัณฑ์	37.9	5.1	12.0
ไม้และของทำด้วยไม้	39.4	4.4	2.2
สิ่งทอ	26.4	9.2	3.8
เครื่องนุ่งห่ม	35.0	14.4	0.3
เครื่องหนัง	39.7	8.6	1.7
เครื่องจักรที่ไม่ใช้ไฟฟ้า	35.0	4.8	14.8
เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องใช้ไฟฟ้า	30.5	5.7	9.6
พาหนะและอุปกรณ์การขนส่ง	38.8	9.8	5.8
อุตสาหกรรมอื่นๆ	35.4	6.7	2.3

หมายเหตุ: \* สัดส่วนมูลค่าการนำเข้ากลุ่มสินค้านั้นๆ ต่อมูลค่าการนำเข้าทั้งหมด

ที่มา : รวบรวมจาก WTO Tariff Profile 2015

## 2.3. นโยบายการต่างประเทศ

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



นโยบายการต่างประเทศที่อินโดนีเซียดำเนินการในอดีต จะเป็นการมุ่งสานสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ผ่านการจัดทำความตกลงการค้าเสรีต่างๆ ภายใต้กรอบอาเซียน รวมไปถึงการจัดทำความร่วมมือในด้านต่างๆ ร่วมกับประเทศสมาชิกอาเซียน และแสดงถึงจุดยืนของอินโดนีเซียในการสร้างอำนาจการต่อรองทางการค้าของประเทศ พร้อมไปกับการสร้างความน่าดึงดูดทางการลงทุนให้แก่ประเทศ

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<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> <http://www.thaiembassy.org/main/>



## บทที่ 3

### ภาพรวมการค้า และการลงทุนของสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

#### 3.1 ภาพรวมการค้าสินค้า

##### 3.1.1 การส่งออกสินค้า

การส่งออกสินค้าของอินโดนีเซียตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554-2558 พบว่า มีการหดตัวของภาคการส่งออกอย่างต่อเนื่อง โดยมูลค่าการส่งออกสินค้าของอินโดนีเซียอยู่ที่ 203,496.62 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2554 ลดลงเป็น 150,282.26 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2558 ส่งผลให้อัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (Compound Annual Growth Rate หรือ CAGR<sup>1</sup>) ระหว่างปี พ.ศ. 2554-2558 หดตัวอยู่ที่ร้อยละ -7.30 ดังแสดงในภาพที่ 3-1

<sup>1</sup> อัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (CAGR) เป็นอัตราการเติบโตที่เสมือนว่าการเติบโตเกิดขึ้นเท่าๆ กันทุกปี โดยวัดจากมูลค่าในปีแรกและปีสุดท้าย ซึ่งมีสูตรการคำนวณดังต่อไปนี้

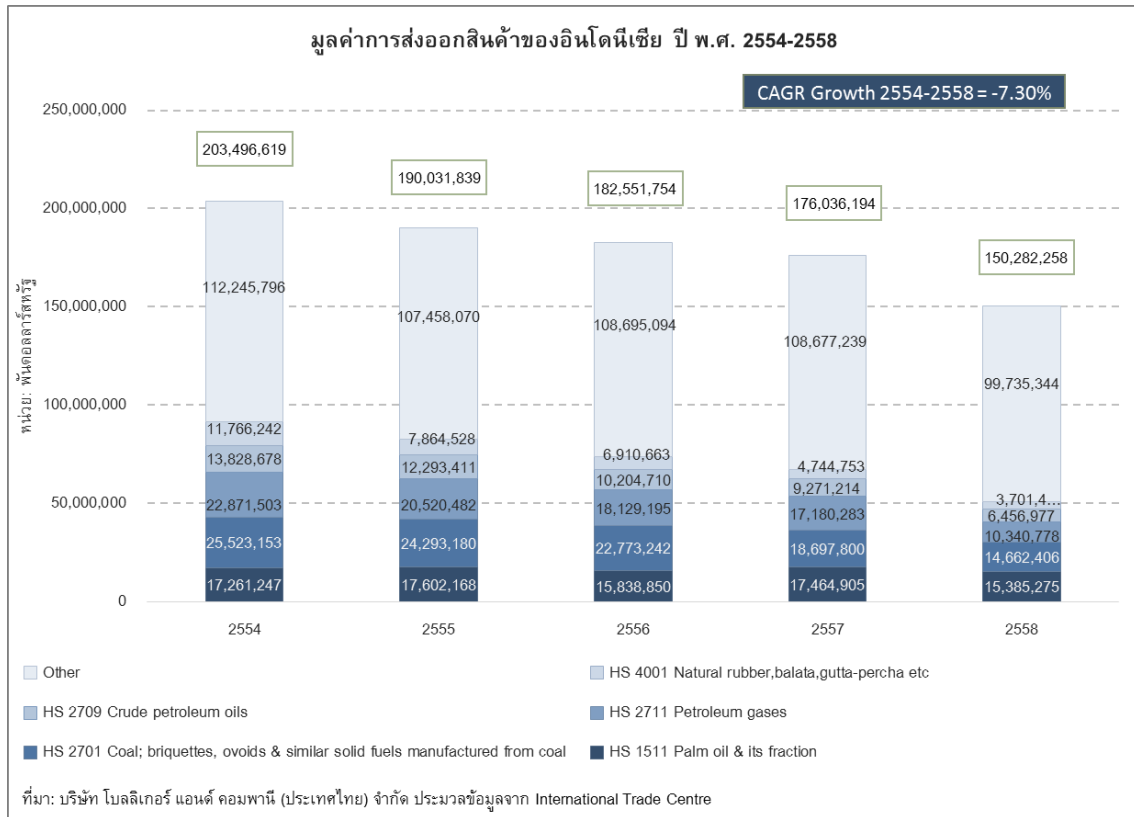
$$CAGR(t_0, t_n) = \left( \frac{V(t_n)}{V(t_0)} \right)^{\frac{1}{t_n - t_0}} - 1$$

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

ยกตัวอย่างเช่น สมมติว่ามูลค่าส่งออกในปี พ.ศ. 2544 เท่ากับ 11,217.97 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และมีมูลค่าการส่งออกในปี พ.ศ. 2554 เท่ากับ 35,735.77 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ดังนั้น อัตราการเติบโตเฉลี่ยที่จะทำให้มูลค่าการค้าในปี พ.ศ. 2544 โจนถึงมูลค่าการค้าในปี พ.ศ. 2554 คือร้อยละ 12.28 เป็นต้น



ภาพที่ 3-1 มูลค่าการส่งออกสินค้าของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2554-2558



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

รายการสินค้าที่อินโดนีเซียสามารถส่งออกได้มากที่สุดในช่วงปี พ.ศ. 2554-2558 คือ ถ่านหิน โดยมีสัดส่วนมูลค่าการส่งออกร้อยละ 11.74 ของการส่งออกทั้งหมดของประเทศ ส่วนสินค้าที่มีการส่งออกรอกลงมา ได้แก่ ก๊าซปิโตรเลียม น้ำมันปาล์ม น้ำมันปิโตรเลียมดิบ ยางธรรมชาติ สินแร่ทองแดง น้ำมันมะพร้าว ไม้อัด รถยนต์ และเครื่องเพชรพลอย ดังแสดงในตารางที่ 3-1

ตารางที่ 3-1 สินค้าส่งออกหลัก 10 อันดับแรกของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2554-2558

อันดับ	รหัสพิกัดศุลกากร	รายการสินค้า	มูลค่าการส่งออกเฉลี่ยของอินโดนีเซีย ปี 2554-2558	อัตราการเติบโตของมูลค่าการส่งออกของอินโดนีเซีย ปี 2554-2558	ส่วนแบ่งของมูลค่าการส่งออกของอินโดนีเซีย ปี 2554-2558
		รายการสินค้าทั้งหมด	180,479.73	-7.30%	100.00%
1	HS2701	ถ่านหิน ผงถ่านหินอัดเป็นก้อนรูปสี่เหลี่ยมรูปไข่ และเชื้อเพลิงแข็งที่คล้ายกันซึ่งผลิตจากถ่านหิน	21,189.96	-12.94%	11.74%





อันดับ	รหัสพิกัด ศุลกากร	รายการสินค้า	มูลค่าการส่งออก เฉลี่ยของอินโดนีเซีย ปี 2554-2558	อัตราการเติบโตของ มูลค่าการส่งออกของ อินโดนีเซีย ปี 2554-2558	ส่วนแบ่งของมูลค่าการ ส่งออกของอินโดนีเซีย ปี 2554-2558
2	HS2711	ก๊าซปิโตรเลียมและก๊าซไฮโดรคาร์บอนอื่นๆ (เช่น ก๊าซธรรมชาติ โพรเพนและบิวเทน เป็นต้น)	17,808.45	-18.00%	9.87%
3	HS1511	น้ำมันปาล์ม และเศษของน้ำมันปาล์ม จะทำ ให้บริสุทธิ์หรือไม่ก็ตาม แต่ต้องไม่ตัดแปลง ทางเคมี	16,710.49	-2.84%	9.26%
4	HS2709	น้ำมันปิโตรเลียมดิบและน้ำมันดิบที่ได้จากแร่ ปิโตรมีนัส	10,411.00	-17.34%	5.77%
5	HS4001	ยางธรรมชาติ บาลาตา กัตตาเปอร์ชา กวายูล ชิเคิล และกัมธรรมชาติที่คล้ายกัน ใน ลักษณะชั้นปรม หรือเป็นแผ่น แผ่นบาง หรือ เป็นแถบ	6,997.53	-25.11%	3.88%
6	HS2603	สินแร่และหัวแร่ทองแดง	3,052.52	-8.62%	1.69%
7	HS1513	น้ำมันมะพร้าว น้ำมันเนื้อในเมล็ดปาล์ม น้ำมันบาบาสุ และเศษของน้ำมันดังกล่าว จะทำให้บริสุทธิ์หรือไม่ก็ตาม แต่ต้องไม่ ตัดแปลงทางเคมี	2,440.40	-6.04%	1.35%
8	HS4412	ไม้อัดพลาญวูด ไม้อัดวีเนียร์ และลามิเนต็ดูด ที่คล้ายกัน	2,171.12	4.64%	1.20%
9	HS8703	รถยนต์และยานยนต์อื่น ๆ ที่ออกแบบ สำหรับขนส่งบุคคลเป็นหลัก นอกจากของ ตามประเภทที่ 87.02 (ยานยนต์สำหรับขนส่ง บุคคลตั้งแต่สิบคนขึ้นไป (รวมถึงคนขับ)) รวมทั้งสแตชันแวกอนและรถแข่ง	2,157.74	16.09%	1.20%
10	HS7113	เครื่องเพชรพลอยและรูปพรรณและ ส่วนประกอบของของดังกล่าว ทำด้วยโลหะมี ค่า หรือทำด้วยโลหะที่หุ้มติดด้วยโลหะมีค่า	1,200.83	87.25%	0.67%

หมายเหตุ : อัตราการเติบโตที่ปรากฏ คือ อัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (อัตราการเติบโตแบบ CAGR)

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

ตลาดส่งออกสำคัญ 5 อันดับแรกของอินโดนีเซีย ได้แก่ ญี่ปุ่น (ร้อยละ 14.64) จีน (ร้อยละ 11.07) สิงคโปร์ (ร้อยละ 9.05) สหรัฐอเมริกา (ร้อยละ 8.86) และอินเดีย (ร้อยละ 6.96) ตามลำดับ ทั้งนี้ ไทยเป็นตลาดส่งออกอันดับ 9 ของอินโดนีเซีย โดยมีส่วนแบ่งตลาดอยู่ที่ ร้อยละ 3.31



### ตารางที่ 3-2 ตลาดส่งออกหลัก 5 อันดับแรกของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2554-2558

อันดับ	ประเทศ	มูลค่าการส่งออกเฉลี่ยของอินโดนีเซีย ปี 2554-2558	อัตราการเติบโตเฉลี่ยของมูลค่าการส่งออกของอินโดนีเซีย ปี 2554-2558	ส่วนแบ่งของมูลค่าการส่งออกของอินโดนีเซีย ปี 2554-2558
	โลก	180,479.73	2.78%	100.00%
1	ญี่ปุ่น	26,415.50	-2.68%	14.64%
2	จีน	19,970.65	2.92%	11.07%
3	สิงคโปร์	16,329.97	5.11%	9.05%
4	สหรัฐอเมริกา	15,995.19	3.73%	8.86%
5	อินเดีย	12,565.06	5.43%	6.96%
	ประเทศอื่นๆ	89,203.36	3.45%	49.43%

หมายเหตุ : อัตราการเติบโตที่ปรากฏ คือ อัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (อัตราการเติบโตแบบ CAGR)

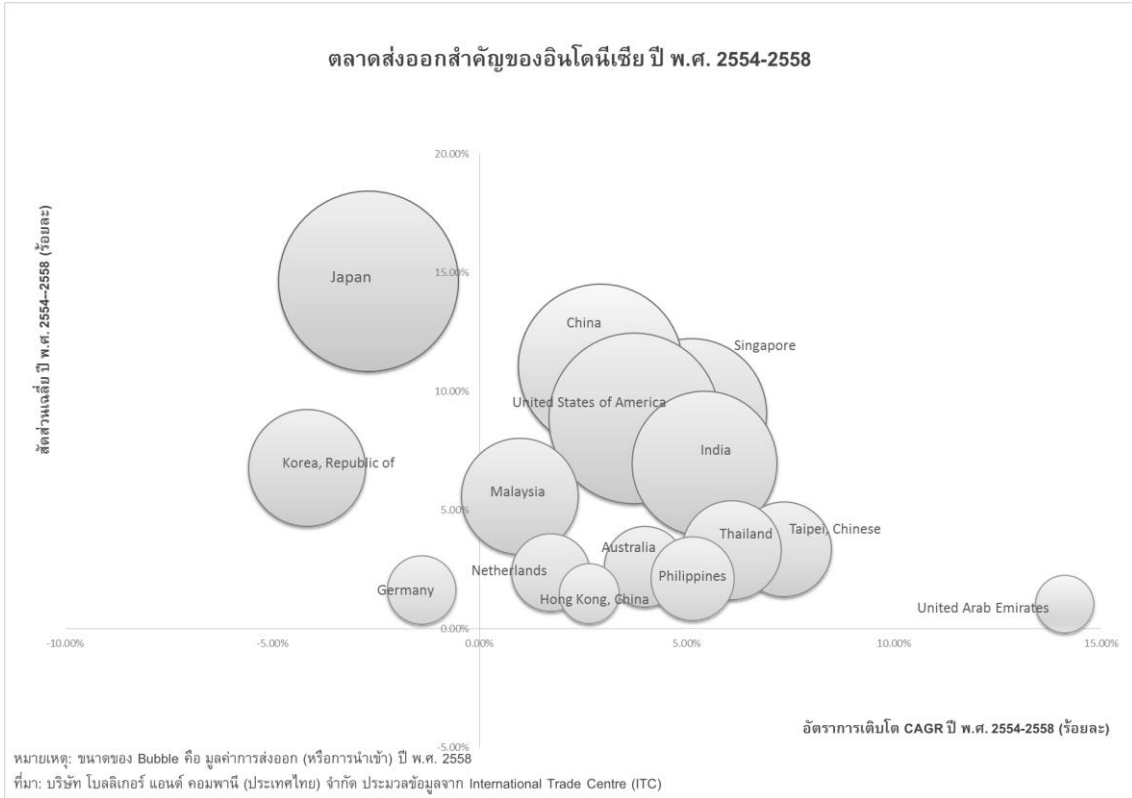
ที่มา : บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลข้อมูลจาก International Trade Centre (ITC)

หากพิจารณาตลาดส่งออกสำคัญของอินโดนีเซีย จะพบว่า ไทยเป็นตลาดส่งออกที่มีการเติบโตจัดอยู่ในกลุ่มที่สูงเมื่อเปรียบเทียบกับตลาดส่งออกสำคัญอื่นๆ ของอินโดนีเซีย โดยมีอัตราการเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 6.09 ขณะที่ตลาดส่งออกที่มีการเติบโตสูงเช่นเดียวกับไทย ได้แก่ ใต้หวัน สิงคโปร์ อินเดีย และฟิลิปปินส์ ดังแสดงในภาพที่ 3-2

สำหรับตลาดส่งออกสำคัญอื่นๆ นั้น จะเห็นได้ว่า ญี่ปุ่นซึ่งเป็นตลาดส่งออกอันดับ 1 ของอินโดนีเซีย กลับมีการเติบโตของการส่งออกจากอินโดนีเซียติดลบ เช่นเดียวกับเกาหลีใต้ และเยอรมนี



ภาพที่ 3-2 ตลาดส่งออกสำคัญของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2554-2558



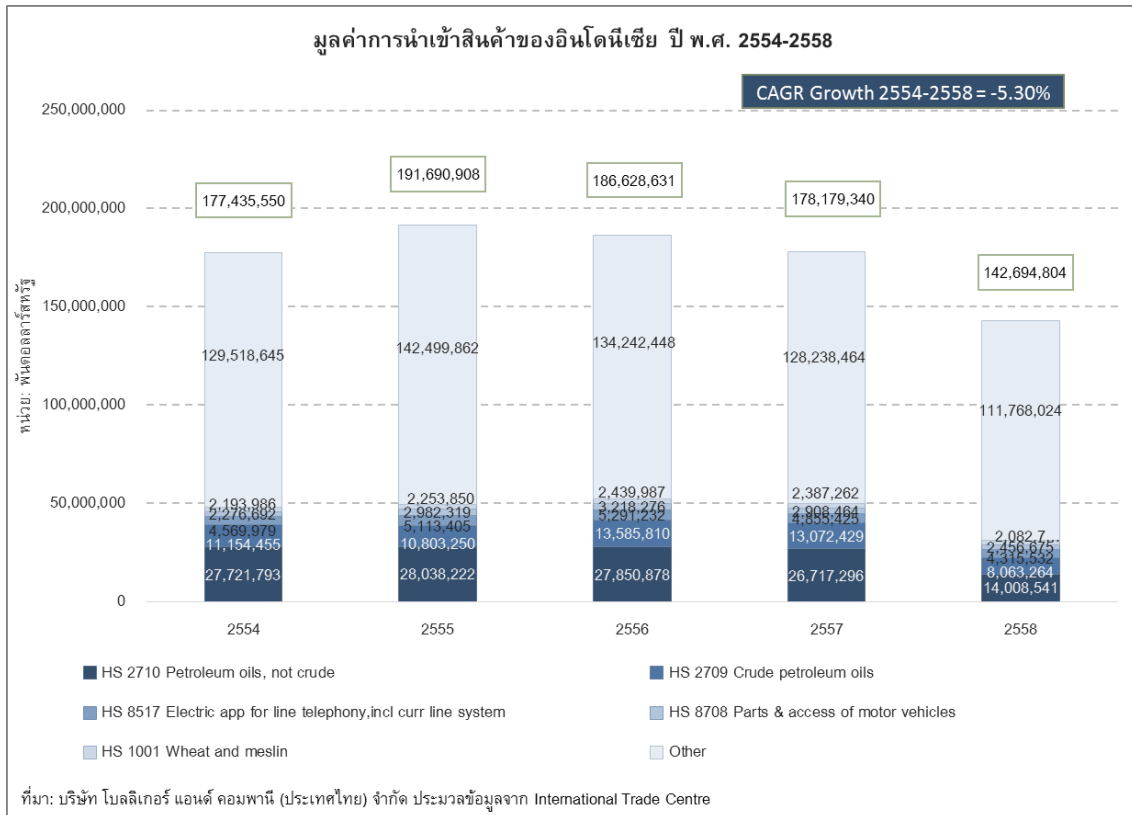
ที่มา : บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลข้อมูลจาก International Trade Centre (ITC)

### 3.1.2 การนำเข้าสินค้า

การนำเข้าสินค้าของอินโดนีเซียโดยรวมมีทิศทางเพิ่มขึ้นในช่วงปี พ.ศ. 2554-2555 และกลับมาทิศทางลดลงในช่วงปี พ.ศ. 2556-2558 ทั้งนี้ ในปี พ.ศ. 2554 มูลค่าการนำเข้าสินค้าของอินโดนีเซียอยู่ที่ 177,435.55 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และเพิ่มขึ้นมาที่ 191,690.91 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2555 จากนั้นลดลงมาอยู่ที่ 142,694.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2558 ทำให้ระหว่างปี พ.ศ. 2554-2558 การนำเข้าสินค้าของอินโดนีเซีย มีการเติบโตแบบ CAGR อยู่ที่ร้อยละ -5.30



### ภาพที่ 3-3 มูลค่าการนำเข้าสินค้าของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2554-2558



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

รายการสินค้าที่อินโดนีเซียนำเข้ามากที่สุดในช่วงปี พ.ศ. 2554-2558 คือ น้ำมันปิโตรเลียม โดยมีสัดส่วนมูลค่าการนำเข้าเท่ากับร้อยละ 14.18 ของการนำเข้าทั้งหมดในช่วงปีดังกล่าว ส่วนสินค้าที่มีการนำเข้ารองลงมา ได้แก่ น้ำมันปิโตรเลียมดิบ เครื่องโทรศัพท์ ส่วนประกอบยานยนต์ ก๊าซปิโตรเลียม ข้าวสาลีและเมสลิน เครื่องคอมพิวเตอร์และส่วนประกอบผลิตภัณฑ์เหล็ก กากน้ำมันถั่วเหลือง และวงจรรีเลย์ทรอนิกส์ และ ดังแสดงในตารางที่ 3-3

### ตารางที่ 3-3 สินค้านำเข้าหลัก 10 อันดับแรกของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2554-2558

อันดับ	รหัสพิกัดศุลกากร	รายการสินค้า	มูลค่าการนำเข้าเฉลี่ยของอินโดนีเซีย ปี 2554-2558	อัตราการเติบโตของมูลค่าการนำเข้าของอินโดนีเซีย ปี 2554-2558	ส่วนแบ่งของมูลค่าการนำเข้าของอินโดนีเซีย ปี 2554-2558
		รายการสินค้าทั้งหมด	175,325.85	-5.30%	100.00%
1	HS2710	น้ำมันปิโตรเลียมและน้ำมันที่ได้จากแร่ปิโตรลินส์ นอกจากที่เป็นน้ำมันดิบ รวมทั้งสิ่งปรุงแต่งที่ไม่ระบุนหรือรวมไว้ในที่อื่น ซึ่งมีน้ำมันปิโตรเลียมหรือน้ำมันที่ได้จากแร่ปิโตรลินส์ตั้งแต่ 70% ขึ้นไปโดยน้ำหนัก ซึ่งน้ำมันเหล่านี้เป็นองค์ประกอบหลักของสิ่งปรุงแต่งนั้น	24,867.35	-15.69%	14.18%



อันดับ	รหัสพิกัด ศุลกากร	รายการสินค้า	มูลค่าการนำเข้า เฉลี่ยของอินโดนีเซีย ปี 2554-2558	อัตราการเติบโตของ มูลค่าการนำเข้าของ อินโดนีเซีย ปี 2554-2558	ส่วนแบ่งของมูลค่าการ นำเข้าของอินโดนีเซีย ปี 2554-2558
2	HS2709	น้ำมันปิโตรเลียมดิบและน้ำมันดิบที่ได้จากแร่ ปิทูมินัส	11,335.84	-7.79%	6.47%
3	HS8517	เครื่องโทรศัพท์ รวมถึงเครื่องโทรศัพท์ สำหรับเครือข่ายเซลลูลาร์หรือสำหรับ เครือข่ายไร้สายอื่น ๆ เครื่องอุปกรณ์อื่น ๆ สำหรับการส่งหรือการรับเสียง ภาพ หรือ ข้อมูลอื่น ๆ รวมถึงเครื่องอุปกรณ์สำหรับการ สื่อสารในระบบเครือข่ายทางสายหรือไร้สาย (เช่น เครือข่ายเฉพาะกลุ่ม หรือเครือข่าย บริเวณกว้าง) นอกจากเครื่องส่งหรือ เครื่องรับตามประเภท 84.43 85.25 85.27 หรือ 85.28	4,829.11	-1.42%	2.75%
4	HS8708	ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของ ยานยนต์ตามประเภทที่ 87.01 ถึง 87.05 (รถแทรกเตอร์ ยานยนต์สำหรับขนส่งบุคคล ตั้งแต่ 10 คนขึ้นไป (รวมถึงคนขับ) รถยนต์ และยานยนต์อื่น ๆ ที่ออกแบบสำหรับขนส่ง บุคคลเป็นหลัก รวมถึงสแตชั่นแวกอนและ รถแข่ง ยานยนต์สำหรับขนส่งของ ยานยนต์ สำหรับใช้งานพิเศษ นอกเหนือจากยานยนต์ ที่ออกแบบสำหรับขนส่งบุคคลหรือของ เป็นหลัก)	2,768.49	1.92%	1.58%
5	HS2711	ก๊าซปิโตรเลียมและก๊าซไฮโดรคาร์บอนอื่น ๆ (เช่น ก๊าซธรรมชาติ โพรเพนและบิวเทน เป็นต้น)	2,528.98	9.26%	1.44%
6	HS1001	ข้าวสาลีและข้าวเมสลิน	2,271.57	-1.29%	1.30%
7	HS8471	เครื่องประมวลผลข้อมูลอัตโนมัติและหน่วย ต่างๆ ของเครื่องมือตั้งกล่าว รวมทั้งเครื่อง อ่านข้อมูลระบบแม่เหล็กหรือแสง เครื่องจักร ถ่ายทอข้อมูลให้เป็นรหัสลงบนสื่อบันทึก ข้อมูลและเครื่องจักรสำหรับประมวลผลข้อมูล ตั้งกล่าว ที่ไม่ได้รับหรือรวมไว้ในที่อื่น	2,190.93	-3.39%	1.25%
8	HS7207	ผลิตภัณฑ์กึ่งสำเร็จรูป ทำด้วยเหล็กหรือ เหล็กกล้าไม่เจือ	1,829.60	0.20%	1.04%
9	HS2304	กากน้ำมัน (ออยล์เค้ก) และกากแข็งอื่นๆ ที่ ได้จากการสกัดน้ำมันถั่วเหลือง จะบดหรือ ทำเป็นแพลเลตหรือไม่ก็ตาม	1,817.10	8.25%	1.04%
10	HS8542	วงจรรวมที่ใช้ในทางอิเล็กทรอนิกส์	1,620.41	-3.21%	0.92%

หมายเหตุ : อัตราการเติบโตที่ปรากฏ คือ อัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (อัตราการเติบโตแบบ CAGR)

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



แหล่งนำเข้าสำคัญของอินโดนีเซีย ได้แก่ จีน (ร้อยละ 16.60) สิงคโปร์ (ร้อยละ 13.78) ญี่ปุ่น (ร้อยละ 10.47) เกาหลีใต้ (ร้อยละ 6.48) และมาเลเซีย (ร้อยละ 6.31) ทั้งนี้ ไทยเป็นแหล่งนำเข้าอันดับ 6 ของอินโดนีเซีย โดยมีส่วนแบ่งตลาดอยู่ที่ร้อยละ 5.75

#### ตารางที่ 3-4 แหล่งนำเข้าหลัก 5 อันดับแรกของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2554-2558

อันดับ	ประเทศ	มูลค่าการนำเข้าเฉลี่ยของอินโดนีเซีย ปี 2554-2558	อัตราการเติบโตเฉลี่ยของมูลค่าการนำเข้าของอินโดนีเซีย ปี 2554-2558	ส่วนแบ่งของมูลค่าการนำเข้าของอินโดนีเซีย ปี 2554-2558
	โลก	175,325.84	7.05%	100.00%
1	จีน	29,096.80	10.66%	16.60%
2	สิงคโปร์	24,168.42	5.62%	13.78%
3	ญี่ปุ่น	18,352.03	0.06%	10.47%
4	เกาหลีใต้	11,367.47	11.36%	6.48%
5	มาเลเซีย	11,071.41	5.85%	6.31%
	ประเทศอื่น ๆ	81,269.72	7.59%	46.35%

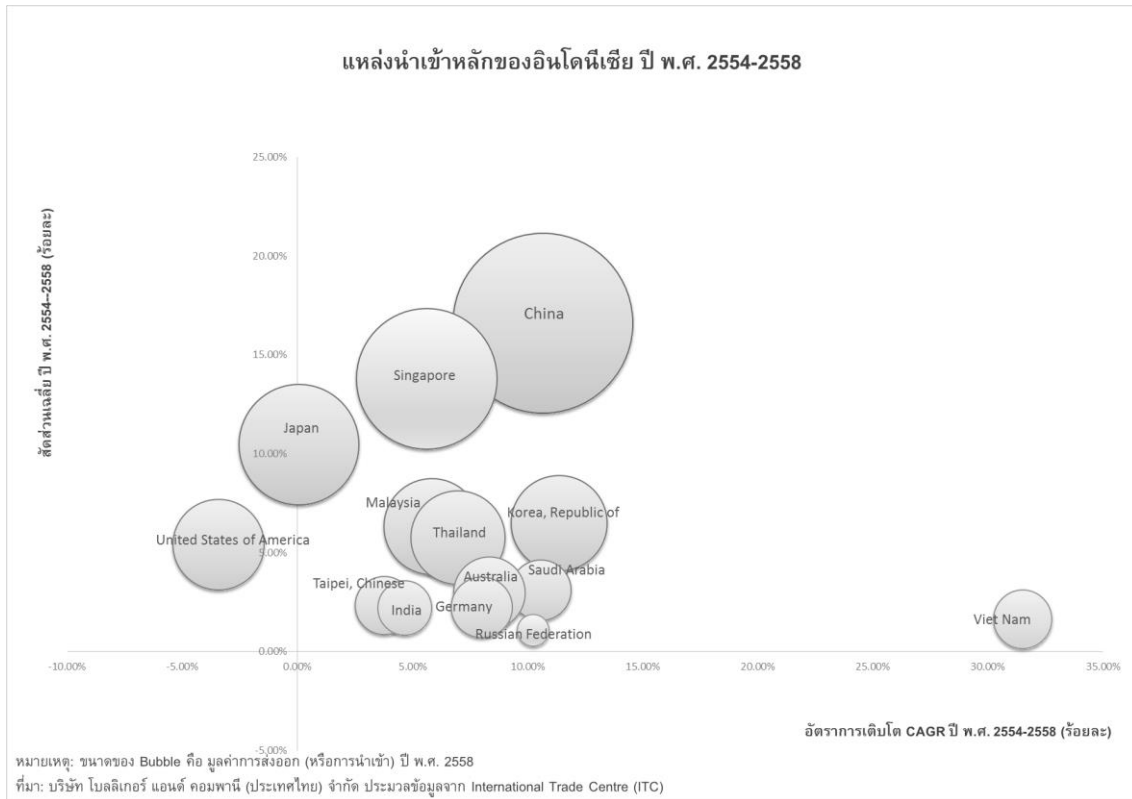
หมายเหตุ : อัตราการเติบโตที่ปรากฏ คือ อัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (อัตราการเติบโตแบบ CAGR)

ที่มา : บริษัท โพลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลข้อมูลจาก International Trade Centre (ITC)

หากพิจารณาแหล่งนำเข้าที่สำคัญของอินโดนีเซีย จะพบว่า ไทยเป็นแหล่งนำเข้าของอินโดนีเซียที่มีอัตราการเติบโตปานกลาง โดยมีอัตราการเติบโตของการนำเข้าสินค้าจากอินโดนีเซียอยู่ที่ร้อยละ 5.75 ส่วนแหล่งนำเข้าสำคัญของอินโดนีเซียที่มีการเติบโตที่สูงมาก ได้แก่ เวียดนาม แต่ตลาดดังกล่าวยังเป็นแหล่งนำเข้าที่มีส่วนแบ่งตลาดไม่สูงมาก ดังจะเห็นได้จากภาพที่ 3-4



ภาพที่ 3-4 แหล่งนำเข้าหลักของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2554-2558



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

## 3.2 ภาพรวมการค้าบริการ

### 3.2.1 การส่งออกบริการ

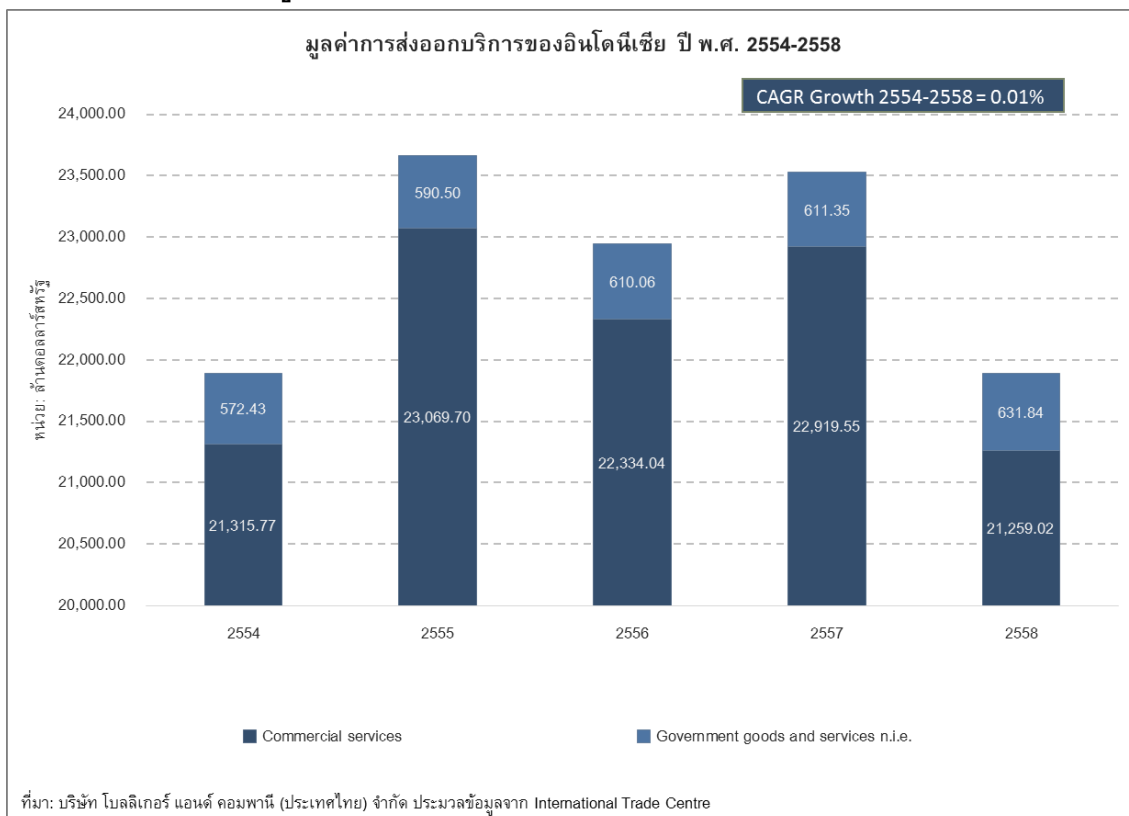
การส่งออกบริการของอินโดนีเซียโดยรวมมีทิศทางที่คงตัวในช่วงปี พ.ศ. 2554-2558 โดยเพิ่มขึ้นจาก 21,888.20 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2554 เป็น 21,890.86 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2558 คิดเป็นอัตราการเติบโตแบบ CAGR อยู่ที่ร้อยละ 0.01 ดังแสดงในภาพที่ 3-5

การส่งออกบริการของอินโดนีเซียในช่วงปี พ.ศ. 2554-2558 ส่วนใหญ่นั้น เป็นบริการเชิงพาณิชย์ คิดเป็นสัดส่วนเฉลี่ยร้อยละ 97.35 และที่เหลืออีกร้อยละ 2.65 เป็นบริการภาครัฐ ทั้งนี้ บริการเชิงพาณิชย์ที่อินโดนีเซียส่งออกมากที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ บริการด้านการท่องเที่ยว ซึ่งมีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 40.69 ของการส่งออกบริการทั้งหมดของประเทศ บริการด้านอื่นๆ ซึ่งมี



สัดส่วนร้อยละ 27.22 และบริการด้านการขนส่ง ซึ่งมีสัดส่วนร้อยละ 15.93 อันจะเห็นได้จาก ตารางที่ 3-5

ภาพที่ 3-5 มูลค่าการส่งออกบริการของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2554-2558



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

ตารางที่ 3-5 สัดส่วนการส่งออกภาคบริการของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2554-2558

ประเภทบริการ	มูลค่าเฉลี่ยปี พ.ศ. 2554-2558 (ล้านดอลลาร์สหรัฐ)	สัดส่วนเฉลี่ยปี พ.ศ. 2554-2558
<b>Government goods and services n.i.e.</b>	<b>603.24</b>	<b>2.65%</b>
<b>Commercial services</b>	<b>22,179.62</b>	<b>97.35%</b>
- Travel	9,270.98	40.69%
- Other business services	6,201.47	27.22%
- Transport	3,629.88	15.93%
- Telecommunications, computer, and information services	1,230.92	5.40%
- Construction	603.24	2.65%
- Manufacturing services on physical inputs owned by others	669.73	2.94%
- Financial services	537.72	2.36%





ประเภทบริการ	มูลค่าเฉลี่ยปี พ.ศ. 2554-2558 (ล้านดอลลาร์สหรัฐ)	สัดส่วนเฉลี่ยปี พ.ศ. 2554-2558
- Maintenance and repair services n.i.e.	282.88	1.24%
- Personal, cultural, and recreational services	106.54	0.47%
- Charges for the use of intellectual property n.i.e.	164.08	0.72%
- Insurance and pension services	60.54	0.27%
<b>รวมทั้งหมด</b>	<b>22,782.85</b>	<b>100.00%</b>

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

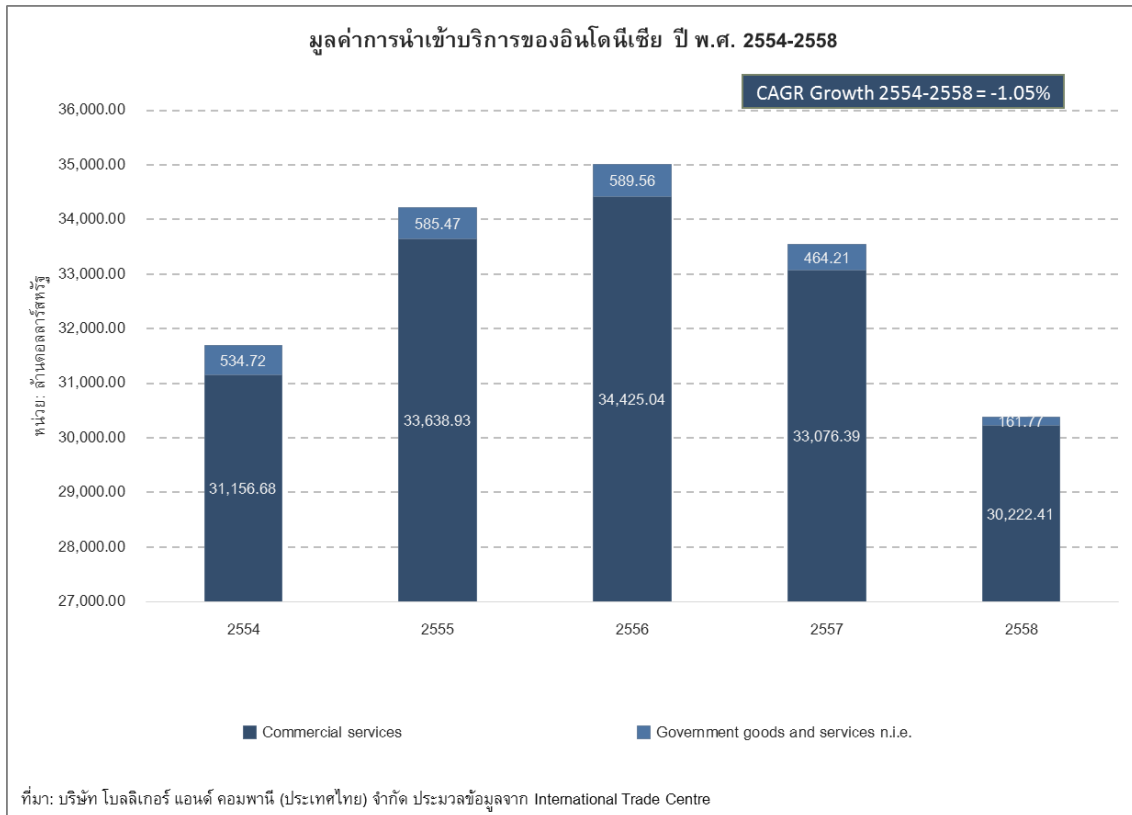
### 3.2.2 การนำเข้าบริการ

การนำเข้าบริการของอินโดนีเซียโดยรวมมีทิศทางลดลงในช่วงปี พ.ศ. 2554-2558 โดยมีมูลค่าจาก 31,156.68 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2554 เป็น 30,384.18 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2558 คิดเป็นอัตราการเติบโตแบบ CAGR อยู่ที่ร้อยละ -1.05 ดังแสดงในภาพที่ 3-7

การนำเข้าบริการของอินโดนีเซียในช่วงปี พ.ศ. 2554-2558 ส่วนใหญ่นั้น เป็นบริการเชิงพาณิชย์ คิดเป็นสัดส่วนเฉลี่ยร้อยละ 98.58 และที่เหลืออีกร้อยละ 1.42 เป็นบริการภาครัฐ ทั้งนี้ บริการเชิงพาณิชย์ที่อินโดนีเซียนำเข้ามากที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ บริการด้านการขนส่ง ซึ่งมีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 35.65 ของการนำเข้าบริการทั้งหมดของประเทศ บริการด้านอื่นๆ ซึ่งมีสัดส่วนร้อยละ 22.11 และบริการด้านการท่องเที่ยว ที่ร้อยละ 21.64 อันจะเห็นได้จากตารางที่ 3-6



### ภาพที่ 3-6 มูลค่าการนำเข้าบริการของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2554-2558



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

### ตารางที่ 3-6 สัดส่วนการนำเข้าภาคบริการของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2554-2558

ประเภทบริการ	มูลค่าเฉลี่ยปี พ.ศ. 2554-2558 (ล้านดอลลาร์สหรัฐ)	สัดส่วนเฉลี่ย ปี พ.ศ. 2554-2558
<b>Government goods and services n.i.e.</b>	<b>467.15</b>	<b>1.42%</b>
<b>Commercial services</b>	<b>32,503.89</b>	<b>98.58%</b>
- Transport	11,752.86	35.65%
- Other business services	7,289.38	22.11%
- Travel	7,136.35	21.64%
- Telecommunications, computer, and information services	1,573.93	4.77%
- Charges for the use of intellectual property n.i.e.	1,751.32	5.31%
- Insurance and pension services	1,069.33	3.24%
- Financial services	702.31	2.13%
- Construction	618.71	1.88%
- Maintenance and repair services n.i.e.	395.56	1.20%
- Personal, cultural, and recreational services	214.14	0.65%
<b>รวมทั้งหมด</b>	<b>32,971.04</b>	<b>100.00%</b>

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

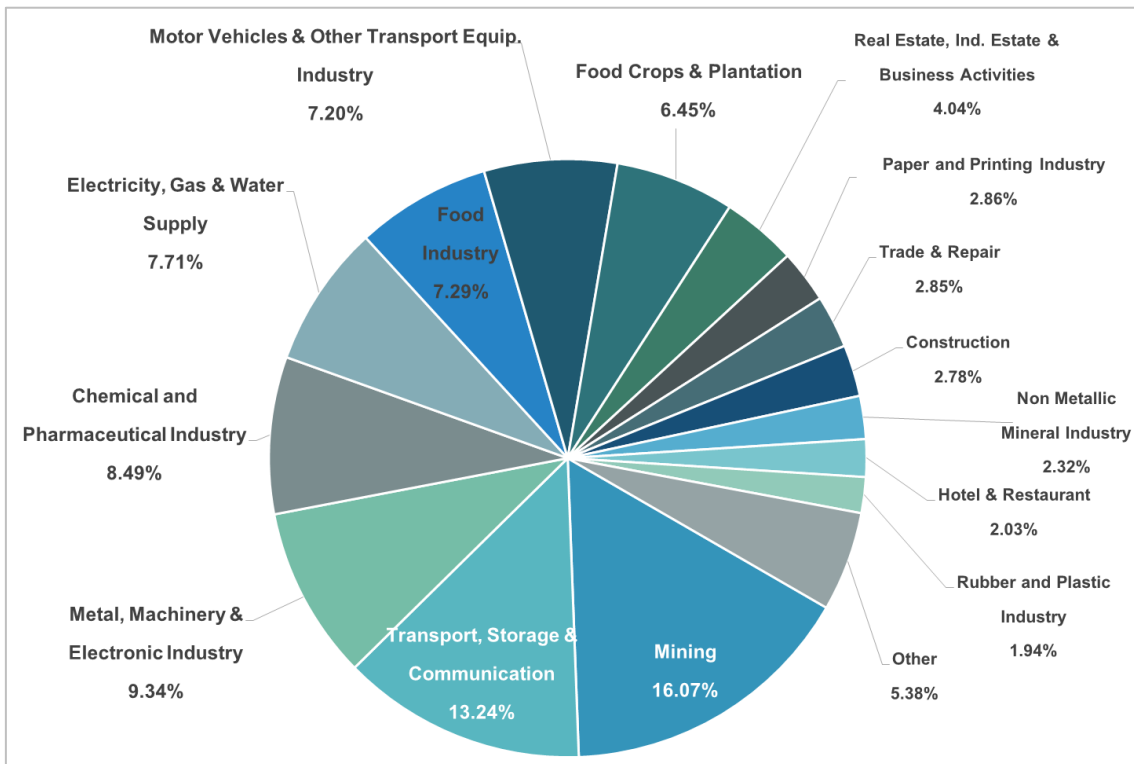


### 3.3 ภาพรวมการลงทุน

การลงทุนจากต่างประเทศในอินโดนีเซียในปี พ.ศ. 2553-2558 มีโครงการลงทุนที่ได้รับการอนุมัติการลงทุนจาก Investment Coordinating Board (BKPM) รวมเป็นมูลค่าการลงทุนกว่า 29,276 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยการลงทุนในธุรกิจเหมืองแร่ (ไม่นับรวมการทำเหมืองแร่โลหะ) เป็นภาคธุรกิจที่มีสัดส่วนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 16.07 รองลงมา ได้แก่ ธุรกิจการขนส่ง โกดัง และการสื่อสาร (ร้อยละ 13.24) ธุรกิจการผลิตเหล็ก เครื่องจักร และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ (ร้อยละ 9.34) ธุรกิจเคมีภัณฑ์และผลิตภัณฑ์ยา (ร้อยละ 8.49) และธุรกิจการไฟฟ้า ก๊าซ และประปา (ร้อยละ 7.71) ดังแสดงในภาพที่ 3-9

นักลงทุนที่เข้ามาลงทุนในอินโดนีเซียมากที่สุด ได้แก่ สิงคโปร์ (ร้อยละ 30.32) ญี่ปุ่น (ร้อยละ 14.21) และสหรัฐอเมริกา (ร้อยละ 7.86) ทั้งนี้ นักลงทุนไทยมีการเข้าไปลงทุนในอินโดนีเซีย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 0.76 ของการลงทุนทั้งหมดจากต่างประเทศ โดยจัดอยู่ในอันดับที่ 14

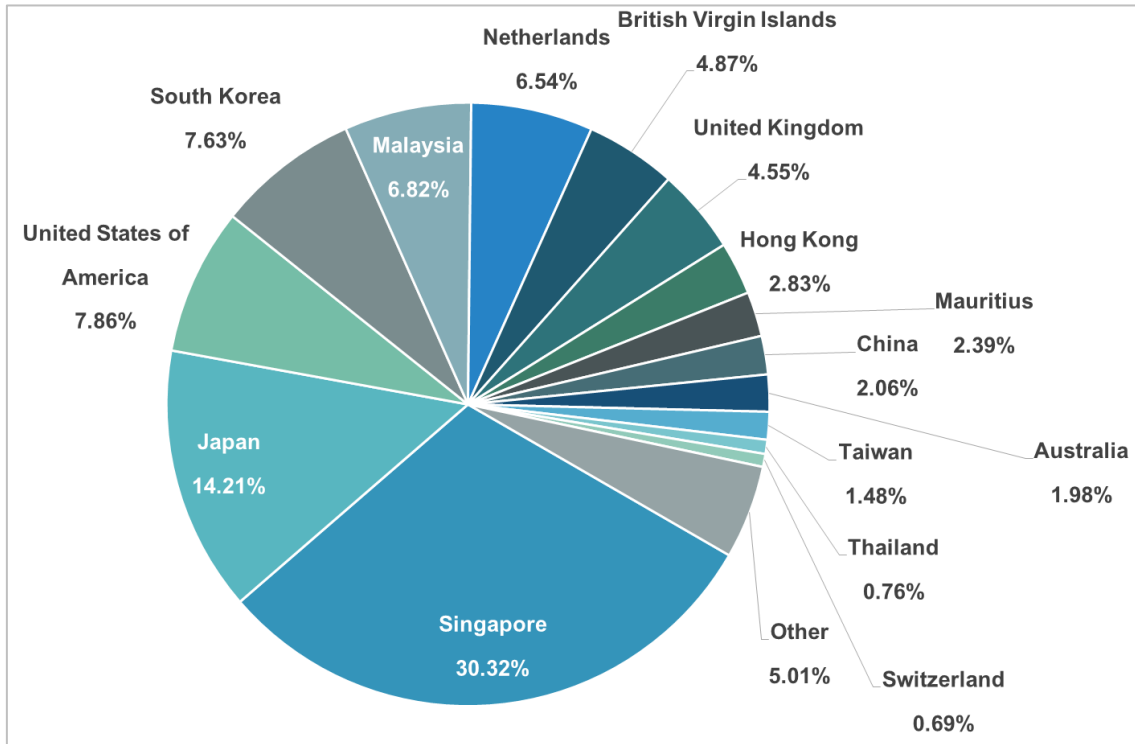
ภาพที่ 3-7 สัดส่วนมูลค่าการลงทุนจากต่างประเทศในอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2553-2558



ที่มา : บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมจาก Indonesia Investment Coordinating Board (BKPM) (ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558)



ภาพที่ 3-8 สัดส่วนมูลค่าการลงทุนของแต่ละประเทศในอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2553-2558



ที่มา : บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมจาก Indonesia Investment Coordinating Board (BKPM) (ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558)



## บทที่ 4

### นโยบาย กฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องด้านการลงทุนของ สาธารณรัฐอินโดนีเซีย

#### 4.1. นโยบายด้านการลงทุน

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

ทั้งนี้ วิกฤตเศรษฐกิจในปี พ.ศ. 2540 ส่งผลให้นักลงทุนต่างชาติถอนการลงทุนออกจากอินโดนีเซียเป็นจำนวนมาก โดยหากพิจารณาปริมาณเงินลงทุนจากต่างประเทศ (Net Inflow) จะพบว่ามีกำไรไหลออกจากประเทศอย่างต่อเนื่อง จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2545 เศรษฐกิจอินโดนีเซียเริ่มฟื้นตัวขึ้นอย่างชัดเจน และมีการลงทุนจากต่างประเทศเข้ามาอีกครั้ง ทั้งนี้เพื่อให้แนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมเป็นไปได้อย่างราบรื่น ในปี พ.ศ. 2554 รัฐบาลอินโดนีเซียจึงประกาศแผนแม่บททางการลงทุนฉบับใหม่ขึ้น คือ แผนแม่บทเพื่อการเร่งพัฒนาเศรษฐกิจอินโดนีเซีย (Masterplan Acceleration and Expansion of Indonesia Economic Development 2011-2025: MP3EI) โดยภายใต้แผนแม่บทดังกล่าว ได้กำหนดอุตสาหกรรมหลักที่รัฐบาลจะให้การผลักดัน ได้แก่

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



รวมถึงมีการจัดตั้งเขตระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) ในประเทศ เพื่อสำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรมหลักข้างต้น

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

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

ตารางที่ 4-1 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)	การลงทุนในอุตสาหกรรมไม้เยื่อไม้ และกระดาษ Wood products, pulp & paper	การลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ (Automotive)



อุตสาหกรรมหลักที่สนับสนุนการลงทุน (Investment Priority Sectors)		อุตสาหกรรมย่อย (Sub-Sectors)			
		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)	การลงทุนในอุตสาหกรรมเขต-เศรษฐกิจพิเศษ (8+11 SEZs)	การลงทุนในอุตสาหกรรมในเขตอุตสาหกรรม (15 New Industrial Park)

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

## 4.2. กฎหมายและกฎระเบียบ

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

### 4.2.1. กฎหมายการลงทุนจากต่างประเทศของสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

#### ➤ ขั้นตอนการขออนุญาตการลงทุนในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

บริษัทต่างประเทศทุกบริษัทที่มีแผนการจะลงทุนในอินโดนีเซียจะต้องยื่นขอใบอนุญาตการลงทุนจาก Investment Coordinating Board (BKPM) โดยบริษัทต่างชาติที่มีสิทธิ์ยื่นขอ



ใบอนุญาตการลงทุนได้จะต้องมีการลงทุนขั้นต่ำเป็นมูลค่า 200,000 ดอลลาร์สหรัฐ และต้องชำระเงินลงทุนแล้วเป็นมูลค่าไม่ต่ำกว่า 100,000 ดอลลาร์สหรัฐ ทั้งนี้ นักลงทุนต่างชาติจะต้องยื่นหลักฐานดังต่อไปนี้ประกอบการจดทะเบียน

- หนังสือเดินทางของชาวต่างชาติที่จะเข้ามาลงทุนในอินโดนีเซีย
- ข้อมูลรายละเอียดโครงการการลงทุน และกำหนดการทำงาน

➤ **ประเภทธุรกิจที่ห้ามจัดตั้งในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย (List of Business Fields Closed to Investment)**

ตาม Presidential Regulation No. 39/2014<sup>1</sup> ของอินโดนีเซีย ได้กำหนดรายชื่อของภาคธุรกิจและอุตสาหกรรมที่มีให้มีการจัดตั้ง หรือดำเนินกิจการในอินโดนีเซีย ไม่ว่าจะโดยชาวอินโดนีเซียหรือชาวต่างชาติ โดยธุรกิจดังกล่าวอยู่ในภาคอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การศึกษา และด้านวัฒนธรรมบางประเภท ภาคอุตสาหกรรมที่ใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติบางประเภท ภาคอุตสาหกรรมโทรคมนาคมและการสื่อสารบางประเภท ภาคอุตสาหกรรมการคมนาคมบางประเภท ภาคอุตสาหกรรมเคมีภัณฑ์บางประเภท และภาคอุตสาหกรรมเพาะปลูก โดยรายละเอียดมีดังต่อไปนี้

**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)

<sup>1</sup> รวบรวมข้อมูลจาก BKPM





**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:** อุตสาหกรรมการสื่อสารโทรคมนาคมและข้อมูล (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)
- ธุรกิจการก่อสร้างและบำรุงรักษาสสิ่งติดตั้งบนท้องถนน (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 Fluoro Carbon (CFC), Methyl Bromide, Methyl Chloroform และ Halon

- ธุรกิจที่ดำเนินกิจการในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับสารเคมีที่เป็นส่วนประกอบในการสร้างอาวุธ ซึ่งรวมถึง Sarin, Soman, Tabun, Mustard, Levisite, Ricine และ Saxitoxin
- ธุรกิจที่ดำเนินกิจการในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์ (Industries of Beverages Containing Alcohol)
- ธุรกิจที่ดำเนินกิจการในอุตสาหกรรมเกี่ยวกับการผลิตคลอโรอัลคาไล (Chloro-Alkali) ที่มีส่วนผสมของสารปรอท (Manufacturing Industries of Chloro-Alkali with Substance Containing Mercury)
- ธุรกิจที่ดำเนินกิจการในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับสารไซคลาเมตและสารซันทอสกร (Industries of Cyclamates and Saccharine)
- อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลหะที่ไม่ใช่เหล็ก (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. 39/2014<sup>2</sup> ของอินโดนีเซีย ได้มีการกำหนดภาคธุรกิจที่นักลงทุนต่างชาติสามารถเข้ามาลงทุนได้ แต่มีเงื่อนไขในการลงทุน เช่น เงื่อนไขสัดส่วนการถือหุ้นโดยชาวต่างชาติ เงื่อนไขการได้รับการรับรองจากหน่วยงานภายในอินโดนีเซีย เป็นต้น

ในการนี้ คณะผู้วิจัยได้หยิบยกตัวอย่างภาคธุรกิจและเงื่อนไขในการลงทุนมานำเสนอ ดังในตารางที่ 4-2 และสำหรับภาคธุรกิจและเงื่อนไขการลงทุนทั้งหมดสามารถเข้าไปดูข้อมูลได้จากเว็บไซต์ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับภาคธุรกิจที่เข้าไปลงทุน หรือจาก Investment Coordinating Board (BKPM)

<sup>2</sup> รวบรวมข้อมูลจาก BKPM



**ตารางที่ 4-2 ตัวอย่างภาคธุรกิจที่ชาวต่างชาติสามารถลงทุนได้อย่างมีเงื่อนไข**

ตัวอย่างภาคธุรกิจที่มีเงื่อนไขการลงทุน	เงื่อนไขการลงทุน
อุตสาหกรรมโกดัง	สัดส่วนการถือหุ้นต่างชาติสูงสุดร้อยละ 33
อุตสาหกรรมห้องเย็น	<ul style="list-style-type: none"> <li>สัดส่วนการถือหุ้นต่างชาติสูงสุดร้อยละ 33</li> <li>ถ้าโรงงานตั้งอยู่ในเขตพื้นที่เกาะชวา เกาะสุมาตรา และบาหลี แต่ในพื้นที่อื่นๆ จำกัดสัดส่วนการถือหุ้นต่างชาติสูงสุดร้อยละ 67</li> </ul>
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

**4.2.2. กฎหมายแรงงาน**

➤ **ข้อกำหนดเรื่องเวลาการทำงานและวันลาในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย**

อินโดนีเซียมีนโยบายการคุ้มครองแรงงานที่ค่อนข้างเข้มงวด โดยเฉพาะด้านสวัสดิการระบบการประกันสังคม 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 และนายจ้างสามารถให้พนักงานเลิก



ปฏิบัติงานได้โดยไม่ต้องจ่ายค่าชดเชยใดๆ ทั้งนี้ หากนายจ้างประสงค์ที่จะว่าจ้างแรงงานต่อภายหลังสิ้นสุดสัญญา 3 ปี จะต้องบรรจุเป็นพนักงานประจำ

- พนักงานแบบรับช่วงต่อ (Outsourcing Workers) – เป็นระบบการจัดหาพนักงานที่บริษัทที่ต้องการแรงงานว่าจ้างให้บริษัทอื่นจัดหาพนักงานมาให้ โดยการว่าจ้างงานในรูปแบบนี้จะต้องได้รับอนุญาตจาก Ministry of Labor

กฎหมายแรงงานอินโดนีเซียมีข้อกำหนดเรื่องชั่วโมงการทำงาน โดยระบุไว้ว่าแรงงานจะสามารถปฏิบัติงานได้ไม่เกิน 40 ชั่วโมงต่อสัปดาห์ (อาจทำงาน 5 หรือ 6 วันต่อสัปดาห์ ขึ้นอยู่กับลักษณะของงาน) โดยถ้านายจ้างจะว่าจ้างแรงงานให้ทำงานล่วงเวลา จะต้องจ่ายเงินค่าตอบแทนในอัตราพิเศษ (Overtime Wage) ตามที่ปรากฏในตารางที่ 4-3

ตารางที่ 4-3 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 นายจ้างต้องมอบสิทธิในการขอลาเป็นเวลายาวอย่างน้อย 12 วันต่อปี และในส่วนของกรลาป่วย กฎหมายแรงงานได้ระบุไว้ว่านายจ้างยังจะต้องจ่ายค่าตอบแทนหาก



ทำงานต่อไปในอัตราปกติ เว้นแต่ในกรณีที่ลูกจ้างไม่สามารถมาปฏิบัติงานได้เป็นเวลานานจึงจะมีสิทธิในการลดค่าตอบแทนในสัดส่วนดังตารางที่ 4-4

**ตารางที่ 4-4 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 โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลจาก MANPOWER ACT NO. 13 OF 2003

สำหรับการเลิกจ้าง กฎหมายแรงงานอินโดนีเซียกำหนดให้นายจ้างต้องจ่ายเงินชดเชยให้แรงงานตามระยะเวลาการทำงานที่ผ่านมา โดยต้องให้ค่าชดเชยขั้นต่ำ (Severance Pay) เป็นมูลค่าค่าจ้างอย่างน้อย 1 เดือนของค่าจ้างของลูกจ้างที่ถูกทำการเลิกจ้าง นอกจากนี้ หากลูกจ้างทำงานตั้งแต่ 3 ปีขึ้นไป จะต้องมีการจ่ายเงินชดเชยพิเศษ (Service Reward Pay) เพิ่มเติม โดยรายละเอียดเป็นดังตารางที่ 4-5

**ตารางที่ 4-5 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 4-6 การจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนประกันสังคม ตามกฎหมายประกันสังคมของอินโดนีเซีย

ส่วนของเงินสมทบที่ต้องจ่ายเข้ากองทุนประกันสังคม	ส่วนที่นายจ้างต้องจ่ายสมทบเข้ากองทุน	ส่วนที่ลูกจ้างต้องจ่ายสมทบเข้ากองทุน
ส่วนที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ (Work Accidents)	ร้อยละ 0.24-1.74 (ขึ้นอยู่กับภาคธุรกิจและ กิจกรรมที่ดำเนินงาน)	-
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 โดยหากบริษัทชาวต่างชาติมีแผนการที่จะว่าจ้างแรงงานต่างชาติที่มากกว่า 50 คนขึ้นไป แผนการใช้แรงงานต่างชาติจะต้องได้รับการอนุมัติจากรัฐมนตรีกระทรวงแรงงาน และจะต้องขอรับการอนุมัติใหม่เป็นประจำทุกปี

สำหรับขั้นตอนการขอใบอนุญาตการทำงาน บริษัทอินโดนีเซียที่จะว่าจ้างชาวต่างชาติจะต้องยื่นหนังสือสัญญาการจ้างงาน (Employment Contract Agreement Letter) ให้กับ Investment Coordinating Board (BKPM) เพื่อเป็นหลักฐานในการพิจารณาขออนุญาตการว่าจ้างแรงงานชาวต่างชาติ 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 PPT2)
- 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 4-7 เป็นอัตราค่าแรงขั้นต่ำในระดับจังหวัด

ตารางที่ 4-7 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





จังหวัด	อัตราค่าแรงขั้นต่ำต่อเดือน
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: หน่วยเป็นรูเปียห์อินโดนีเซีย

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

#### 4.2.3. กฎหมายที่ดินและอสังหาริมทรัพย์

ตามกฎหมายที่ดินของอินโดนีเซียได้ระบุไว้ ชาวต่างชาติมีสิทธิในการถือครองที่ดินในอินโดนีเซีย แต่มีได้กำหนดว่าจะมีสิทธิเด็ดขาดในการทำธุรกรรมใด ๆ ก็ตามเกี่ยวกับที่ดิน (Freehold Land Rights) โดยสิทธิในการทำธุรกรรมที่เกี่ยวกับที่ดินเหล่านั้นจะแตกต่างกันไปตามรูปแบบการใช้ประโยชน์ 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 4-8 แสดงขั้นตอนการโอนอสังหาริมทรัพย์ในอินโดนีเซีย ทั้งนี้ อัตราภาษีการโอนหรืออัตราค่าธรรมเนียมต่างๆ อาจจะแตกต่างกันไปในแต่ละเขตพื้นที่ โดยที่นำเสนอในที่นี้คือส่วนค่าใช้จ่าย และอัตราภาษี/อัตราค่าธรรมเนียมของพื้นที่กรุงจาการ์ตา

**ตารางที่ 4-8 ขั้นตอนการโอนกรรมสิทธิ์อสังหาริมทรัพย์ในอินโดนีเซีย**

ขั้นตอนและวิธีการ	ระยะเวลาที่ใช้	ค่าใช้จ่าย
<p><b>ขั้นตอนที่ 1: ตรวจสอบใบรับรองที่ดิน (Land Certificate Examination)</b></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><b>ขั้นตอนที่ 2: ภาษีการโอนและภาษีการเข้าครอบครองอสังหาริมทรัพย์</b></p> <p>ผู้โอน (ผู้ขายอสังหาริมทรัพย์) จะต้องชำระภาษีการโอนและภาษีการเข้าครอบครองอสังหาริมทรัพย์รวมแล้วคิดเป็นร้อยละ 5 ของมูลค่าอสังหาริมทรัพย์ (Sale Value) โดยวิธีการชำระภาษีการโอน ให้ชำระกับธนาคาร Persepsi (เป็นธนาคารที่ได้รับการแต่งตั้งจากรัฐบาลอินโดนีเซียเพื่อการรับชำระภาษีต่างๆ)</p> <p>หมายเหตุ: อัตราค่าธรรมเนียมและรูปแบบการชำระค่าธรรมเนียมอาจจะแตกต่างกันออกไปในแต่ละพื้นที่</p> <p>หน่วยงานที่รับผิดชอบ: ธนาคารที่รัฐบาลอินโดนีเซียกำหนด</p>	1 วัน	ร้อยละ 5 ของมูลค่าอสังหาริมทรัพย์ <sup>3</sup> (ภาษีการโอนและภาษีการเข้าครอบครอง)

<sup>3</sup> อัตราภาษีการโอนจะแตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่ ที่แสดงอยู่ในตารางคืออัตราภาษีการโอนของกรุงจาการ์ตา แต่ในส่วนของเมืองสุบายา ผู้โอนและผู้รับโอนจะต้องแบ่งชำระภาษีการโอนฝ่ายละร้อยละ 5 ของมูลค่าอสังหาริมทรัพย์ ทั้งนี้ ในส่วนที่ผู้รับโอนต้องชำระ ให้หักฐานการคำนวณภาษีออกเป็นมูลค่า 75 ล้านรูเปียห์อินโดนีเซีย และถ้าอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่ในขั้นตอนการโอนมีมูลค่าต่ำกว่า 75 ล้านรูเปียห์อินโดนีเซีย ผู้รับโอนจะไม่ต้องเสียภาษีการโอนใดๆ



ขั้นตอนและวิธีการ	ระยะเวลาที่ใช้	ค่าใช้จ่าย
<p><b>ขั้นตอนที่ 3: การดำเนินการโอนและการรับโอนโฉนดที่ดิน</b></p> <p>เมื่อดำเนินการขั้นตอนที่ 1 (ตรวจสอบใบรับรองที่ดิน) และขั้นตอนที่ 2 (การชำระค่าถ่ายโอนและภาษีการซื้อกิจการ) เสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงจะสามารถดำเนินการขั้นตอนการรับโอนกรรมสิทธิ์อสังหาริมทรัพย์ได้ โดยขั้นตอนนี้ จะต้องกระทำต่อหน้าเจ้าหน้าที่ของสำนักงานที่ดิน (Land Office) พร้อมใช้เอกสารดังต่อไปนี้เป็นหลักฐานประกอบการพิจารณา</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ใบรับรองที่ดิน (Land Certificate)</li> <li>▪ หลักฐานการชำระเงินภาษีที่ดินและอาคารล่าสุด (Tax on Land and Building)</li> <li>▪ หลักฐานการชำระภาษีการโอน (Transfer Tax) ที่ชำระไปในขั้นตอนที่ 2</li> <li>▪ หลักฐานการชำระภาษีการเข้าครอบครองอสังหาริมทรัพย์ (Acquisition Tax) ที่ชำระไปในขั้นตอนที่ 2</li> <li>▪ หลักฐานการจัดตั้งบริษัทที่ได้รับการรับรองแล้วโดย Deed of Company Establishment</li> <li>▪ เลขที่ทะเบียนผู้เสียภาษีของทั้งผู้โอนและผู้รับโอน (Tax Registration Number)</li> <li>▪ หนังสือรับรองการอนุมัติการโอนของคณะกรรมการบริษัทผู้โอน</li> <li>▪ ข้อเสนอแนะด้านการวางแผนผังเมือง ที่ได้รับจาก City Administration Institution</li> </ul> <p>หน่วยงานที่รับผิดชอบ: PPAT Official</p>	<p>1 วัน</p>	<p>ร้อยละ 1 ของมูลค่าอสังหาริมทรัพย์<sup>4</sup> (ค่าธรรมเนียม)</p>
<p><b>ขั้นตอนที่ 4: ผู้รับโอนยื่นขอจดทะเบียนโฉนดที่ดิน</b></p> <p>เมื่อดำเนินการโอนโฉนดที่ดินเสร็จเรียบร้อยแล้ว (ขั้นตอนที่ 3) ให้ผู้รับโอนดำเนินการลงทะเบียนโฉนดที่ดิน ที่ Land Office โดยต้องดำเนินการภายใน 7 วันนับจากวันที่ลงนามในการซื้อขายที่ดิน</p> <p>หน่วยงานที่รับผิดชอบ: Land Office</p>	<p>15 วัน</p>	<p>ร้อยละ 0.1 ของมูลค่าอสังหาริมทรัพย์ + 50,000 รูเปียห์อินโดนีเซีย (ค่าบริการ) อสังหาริมทรัพย์ + ค่าธรรมเนียมอาคาร แสตมป์ 6,000 รูเปียห์อินโดนีเซีย</p>

<sup>4</sup> อัตราค่าธรรมเนียมการซื้อขายโฉนดที่ดินจะแตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่ ที่แสดงอยู่ในตารางคืออัตราค่าธรรมเนียมการซื้อขายของกรุงเทพมหานคร ในขณะที่อัตราค่าธรรมเนียมการซื้อขายของเมืองสุราบายาจะอยู่ที่อัตราร้อยละ 0.5



ขั้นตอนและวิธีการ	ระยะเวลาที่ใช้	ค่าใช้จ่าย
<p><b>ขั้นตอนที่ 5: จดทะเบียนการโอนภาระการชำระภาษีที่ดิน</b></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 โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลจาก World Bank Doing Business Economic Profile 2015 Indonesia

#### 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

### 4.3. การลงทุนที่ได้รับสิทธิประโยชน์ทางการลงทุน

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

#### 4.3.1. สิทธิประโยชน์ทั่วไป

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

#### 4.3.2. สิทธิประโยชน์ทางการลงทุนเพื่อธุรกิจส่งออก (Export Manufacturing)

คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BKPM) จะให้สิทธิประโยชน์กับธุรกิจส่งออก (Export Manufacturing) ดังต่อไปนี้

- สิทธิประโยชน์ในรับคืนอากร (Drawback) สำหรับการนำเข้าสินค้าและวัตถุดิบเพื่อผลิตสินค้าสำเร็จรูปส่งออก
- สิทธิประโยชน์ในการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีการค้า (Value Added Tax and Sales Tax Exemption) สำหรับสินค้าฟุ่มเฟือยในประเทศที่นำมาใช้ในการผลิตสินค้าเพื่อส่งออก



- สิทธิประโยชน์ในการนำเข้าวัตถุดิบได้อย่างเสรี ผู้ผลิตสินค้าเพื่อส่งออกจะมีสิทธิในการนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศได้ ถึงแม้วัตถุดิบประเภทเดียวกันจะสามารถหาได้ในประเทศ

#### 4.3.3. สิทธิประโยชน์ทางการลงทุนสำหรับธุรกิจที่ตั้งอยู่ในพื้นที่เขต Bonded Zone

- สิทธิประโยชน์ในการยกเว้นภาษีอากรนำเข้า ภาษีสรรพสามิต ภาษีเงินได้ทางธุรกิจ และภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับสินค้าฟุ่มเฟือยในการนำเข้าเครื่องจักร และเครื่องมือต่าง ๆ รวมทั้งวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตสินค้า
- อนุญาตให้จำหน่ายสินค้าในประเทศได้ (โดยผ่านกระบวนการนำเข้ามาปกติ) สูงสุดร้อยละ 50 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



## บทที่ 5

### ขั้นตอนการจัดตั้งธุรกิจและการลงทุน

สำหรับเนื้อหาในบทนี้ คณะผู้วิจัยได้ทำการรวบรวมขั้นตอนการจัดตั้งธุรกิจและการลงทุนในอินโดนีเซีย โดยมีหน่วยงานที่รับผิดชอบหลักสำหรับการจดทะเบียนธุรกิจ คือ Ministry of Law and Human Rights ทำหน้าที่ในการจัดตั้งธุรกิจเป็นนิติบุคคล และสำนักงานส่งเสริมการลงทุน (Investment Coordinating Board: BKPM) ทำหน้าที่ในการออกใบอนุญาตการลงทุน ทั้งนี้ เนื้อหาที่จะนำเสนอแบ่งเป็น 3 ส่วนใหญ่ๆ ได้แก่ (5.1) ขั้นตอนก่อนการจัดตั้งธุรกิจ (Pre-Establishment Process) (5.2) ขั้นตอนหลังการจัดตั้งธุรกิจ (Post-Establishment Process) และ (5.3) ขั้นตอนการออกจากธุรกิจ (Exit Process)

#### 5.1. ขั้นตอนก่อนการจัดตั้งธุรกิจ (Pre-Establishment Process)

##### 5.1.1. การเลือกดำเนินธุรกิจ

###### ➤ ธุรกิจที่จดทะเบียนภายใต้กฎหมายของอินโดนีเซีย

ประกอบด้วยรูปแบบทางธุรกิจทั้งสิ้น 7 ประเภท ได้แก่

1. กิจการเจ้าของคนเดียว (Sole Proprietorship) หรือ (Perusahaan Dagang: PD): เจ้าของกิจการมีความรับผิดชอบต่อหนี้สินไม่จำกัด โดยอาจเรียกว่า Private Trading Company
2. ห้างหุ้นส่วน (Partnerships): ห้างหุ้นส่วนเป็นรูปแบบองค์กรธุรกิจที่เป็นที่นิยมในอินโดนีเซีย โดยมีสถานะเป็นนิติบุคคล ทั้งนี้ ห้างหุ้นส่วนสามารถจำแนกได้เป็น 3 ประเภทหลัก ได้แก่
  - 2.1 Persekutuan Perdata (PP) เป็นห้างหุ้นส่วนที่ประกอบด้วยผู้ถือหุ้น 2 คนขึ้นไป มีวัตถุประสงค์เพื่อการทำกำไร
  - 2.2 Firma (Fa) เป็นห้างหุ้นส่วนในลักษณะเปิด เป็นที่นิยมสำหรับธุรกิจการค้า (Trading Enterprise) และธุรกิจบริการ (Service Enterprise) โดยหุ้นส่วนแต่ละคนมีสิทธิในการกระทำนิติกรรมแทนห้างหุ้นส่วน Firma ได้



### 2.3 Persekutuan Komanditer (Commanditive Vennootschap: CV) หมายถึง หุ้นส่วน จำกัด (Limited Partnership)

3. บริษัทจำกัด (Limited Liability Companies) หรือ (Perseroan Terbatas: PT)<sup>1</sup> โดยสามารถ  
จำแนกได้เป็นบริษัทเอกชนและบริษัทมหาชน โดยอยู่ภายใต้กฎหมาย Corporation Law 1996  
โดยบริษัทจำกัดจะมีการบริหารโดยใช้คณะกรรมการ (Board of Directors) และผู้ประกอบการ  
ต่างชาติจะไม่สามารถเป็นกรรมการผู้จัดการ (Directors) หรือผู้รับมอบอำนาจ (Foreign  
Investment Commissioners) ของบริษัทได้
4. สำนักงานสาขา (Branch Office): เป็นลักษณะการจดทะเบียนจัดตั้งองค์กรธุรกิจภายใต้  
กฎหมายต่างประเทศ อย่างไรก็ตาม โดยปกติสำนักงานสาขาคannot ได้รับความคุ้มครองให้จดทะเบียน  
ในอินโดนีเซีย ยกเว้นธุรกิจเฉพาะบางประเภท อาทิ การเงินและธนาคาร และพลังงาน (ก๊าซ  
และน้ำมัน)
5. บริษัทผู้แทน (Representative Office)<sup>2</sup> เป็นลักษณะการจดทะเบียนจัดตั้งองค์กรธุรกิจภายใต้  
กฎหมายต่างประเทศ โดยบริษัทผู้แทนจะมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการทำ  
ธุรกรรม โดยจะไม่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการขายโดยตรง หรือมีการทำธุรกรรมซื้อ-ขายทาง  
ธุรกิจ เช่น การยื่นประมูล/ประกวดราคา การจัดจำหน่าย และการทำสัญญาทางธุรกิจใด ๆ  
ดังนั้น กิจกรรมจึงจำกัดเพียงเรื่องของการทำตลาด การทำวิจัยตลาด และการเป็นตัวแทนใน  
การซื้อและขายเท่านั้น ทั้งนี้ บริษัทต่างประเทศที่เป็นบริษัทผู้แทนจะสามารถจัดตั้งขึ้นได้  
ก็ต่อเมื่อได้รับความเห็นชอบจากประธาน Investment Coordinating Board (BKPM) เท่านั้น
6. กิจการร่วมค้า (Joint Ventures)<sup>3</sup> การลงทุนโดยตรงจากต่างชาติ (Foreign Direct Investment)  
อาจอยู่ในรูปแบบของกิจการร่วมค้าระหว่างธุรกิจต่างชาติ และธุรกิจที่มีผู้ประกอบการหรือ  
องค์กรสัญชาติอินโดนีเซียเป็นเจ้าของ
7. รัฐวิสาหกิจ (Badan Usaha Miliknegara: BUMN): เป็นกิจการที่มีรัฐบาลอินโดนีเซียเป็นเจ้าของ

<sup>1</sup> หมายถึง ประเภทธุรกิจที่นักลงทุนต่างชาติสามารถดำเนินการในอินโดนีเซียได้

<sup>2</sup> หมายถึง ประเภทธุรกิจที่นักลงทุนต่างชาติสามารถดำเนินการในอินโดนีเซียได้

<sup>3</sup> หมายถึง ประเภทธุรกิจที่นักลงทุนต่างชาติสามารถดำเนินการในอินโดนีเซียได้





## ➤ การเลือกดำเนินธุรกิจสำหรับบริษัทต่างประเทศในอินโดนีเซีย

ภายใต้กฎหมายการลงทุนปี 2007 กำหนดไว้ว่า การลงทุนโดยตรงของบริษัทต่างประเทศในอินโดนีเซีย นั้น รัฐบาลอินโดนีเซียอนุญาตให้สามารถดำเนินการได้ 2 รูปแบบ ได้แก่ (1) การลงทุนของบริษัทต่างประเทศ (Penanaman Medal Asing: PMA) ทั้งการผลิต การค้า บริการและธุรกิจอื่น ๆ โดยนักลงทุนต่างชาติที่ต้องการเข้ามาดำเนินธุรกิจในอินโดนีเซีย สามารถกระทำได้ใน 2 ลักษณะ ได้แก่ บริษัทจำกัด (Limited Liability Companies: PT) และกิจการร่วมค้า (Joint Ventures) และ (2) การตั้งบริษัทตัวแทน (Representative Office: RO) ทั้งนี้ การลงทุนของบริษัทต่างประเทศ (PMA) จะเป็นรูปแบบทั่วไปของนักลงทุนต่างประเทศที่ต้องการจะทำธุรกิจในอินโดนีเซีย โดยสามารถจัดตั้งบริษัทได้ทั้งในรูปแบบของการร่วมทุน (Joint Venture) ระหว่างนักลงทุนต่างประเทศและนักลงทุนอินโดนีเซีย หรือนักลงทุนต่างประเทศถือหุ้นร้อยละ 100 แม้ว่านโยบายเศรษฐกิจจะอยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานรัฐอื่น ๆ แต่การออกไปอนุญาตการลงทุนจะอยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานส่งเสริมการลงทุนของอินโดนีเซีย (Investment Coordinating Board: BKPM) อย่างไรก็ตาม สำหรับใบอนุญาตการลงทุนในบางภาคธุรกิจ เช่น การลงทุนในเรื่องพลังงานและเหมืองแร่ การธนาคาร ภาคการเงินที่ไม่ใช่ธนาคารนั้นยังเกี่ยวข้องกับหน่วยงานรัฐอื่น ๆ เช่น กระทรวงพลังงานและเหมืองแร่ ธนาคารแห่งอินโดนีเซีย และกระทรวงการคลัง เป็นต้น

### 5.1.2. กิจกรรมก่อนการจัดตั้งธุรกิจ

#### 5.1.2.1. การลงทุนทั่วไป

ตั้งข้อมูลที่น่าเสนอข้างต้น การจดทะเบียนดำเนินธุรกิจในรูปแบบที่บริษัทต่างชาติสามารถจดทะเบียนในอินโดนีเซียได้ ประกอบด้วยประเภทธุรกิจทั้งหมด 2 ประเภท ได้แก่

1. การลงทุนของบริษัทต่างประเทศ (Penanaman Medal Asing: PMA)
  - บริษัทจำกัด (Limited Liability Companies: PT)
  - กิจการร่วมค้า (Joint Ventures)
2. บริษัทตัวแทน (Representative Office: RO)

ซึ่งกิจกรรมก่อนการจัดตั้งธุรกิจในอินโดนีเซีย ประกอบด้วย 3 ขั้นตอนหลัก ได้แก่ ขั้นตอนการขออนุมัติการลงทุน (Preparation Phase) ขั้นตอนการก่อสร้าง (Construction Phase)



และขั้นตอนการดำเนินธุรกิจ (Commercial Phase) ซึ่งสามารถสรุปขั้นตอนกิจกรรมก่อนการจัดตั้งธุรกิจไนอินโดนีเซียได้ดังภาพที่ 5-1

ภาพที่ 5-1 ขั้นตอนกิจกรรมก่อนการจัดตั้งธุรกิจ สำหรับบริษัทต่างชาติ  
ในอินโดนีเซีย



ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลจากหลายแหล่งข้อมูล

➤ **ขั้นตอนการขออนุมัติการลงทุน (Preparation Phase)**

การขออนุมัติการลงทุน (Preparation Phase) ในอินโดนีเซีย ประกอบด้วยกิจกรรมหลักทั้งสิ้น 2 ประการ ได้แก่ การจดทะเบียนจัดตั้งธุรกิจเป็นนิติบุคคล ซึ่งมีหน่วยงานที่รับผิดชอบหลักคือ Ministry of Law and Human Rights และการขอใบอนุญาตการลงทุน ที่มีหน่วยงานรับผิดชอบหลักคือ Capital Investment Coordinating Board (BKPM) ทั้งนี้ การจดทะเบียนจัดตั้งธุรกิจเป็นนิติบุคคลจะกระทำก่อนหรือหลังการขอใบอนุญาตการลงทุนก็ได้



พร้อมกันนี้ นักลงทุนจะต้องลงทะเบียนเป็นผู้ชำระภาษีเพื่อให้ได้เลขทะเบียนผู้เสียภาษี (Tax Payer Registration Number: NPWP) และเลขที่ยืนยันนักธุรกิจผู้เสียภาษี (Taxable Businessman Confirmation) เพื่อใช้เป็นเอกสารประกอบการจดทะเบียนดังกล่าวด้วย และหลังจากที่ดำเนินการตามเงื่อนไขต่างๆ ครบถ้วนสมบูรณ์แล้ว ผู้ขออนุมัติการลงทุนก็จะได้รับหนังสืออนุมัติการลงทุนถาวรสำหรับการลงทุน (Permanent Approval Letter: SPT) ซึ่งทำให้นักลงทุนสามารถเริ่มลงทุนได้

#### ■ การจดทะเบียนจัดตั้งธุรกิจเป็นนิติบุคคล

ประกอบด้วยขั้นตอนดังนี้

##### 1) การจดทะเบียนของชื่อนิติบุคคล

การจองชื่อนิติบุคคลที่ Ministry of Law and Human Rights สามารถทำได้ผ่านระบบคอมพิวเตอร์ (Computerized Processing System) โดยผู้ประกอบการจะต้องว่าจ้าง Notary Public เป็นผู้ดำเนินการแทน เนื่องจากระบบคอมพิวเตอร์ดังกล่าวอนุญาตให้ Notary Public เป็นผู้ดำเนินการเท่านั้น โดยชื่อที่ได้รับการอนุมัติแล้วจะได้รับสิทธิการจองเป็นระยะเวลาทั้งสิ้น 60 วัน

ภายใต้กฎหมายบริษัทจำกัด (Article of 16 of Law No.40 of 2007) ชื่อนิติบุคคลจะต้องไม่มีข้อความดังต่อไปนี้

- เป็นชื่อที่เหมือนหรือคล้ายกับชื่อที่ได้รับการอนุมัติการจดทะเบียนแล้ว
- ขัดต่อกฎหมายหรือศีลธรรมอันดีงาม
- เป็นชื่อที่เหมือนหรือคล้ายกับชื่อหน่วยงานของรัฐ หรือหน่วยงานระหว่างประเทศ เว้นเสียแต่ว่าจะได้รับการอนุมัติจากหน่วยงานดังกล่าว
- ไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์และการดำเนินงานของธุรกิจ

ทั้งนี้ Ministry of Law and Human Rights จะใช้ระยะเวลาในการพิจารณาการจองชื่อนิติบุคคล 4 วัน มีค่าธรรมเนียม 200,000 รูเปียห์ และค่าใช้จ่ายสำหรับ Notary Public ในการดำเนินการแทนซึ่งกำหนดโดย Notary Public



2) จดทะเบียนใบรับรองถิ่นที่อยู่ของธุรกิจ (Certificate of Company Domicile)

ผู้ประกอบการสามารถจดทะเบียนใบรับรองถิ่นที่อยู่ของธุรกิจได้ที่ Local Municipality ในเขตที่ธุรกิจตั้งอยู่โดยไม่มีค่าธรรมเนียม ทั้งนี้ ใบรับรองถิ่นที่อยู่ของธุรกิจจะเป็นเอกสารจำเป็นสำหรับการจดทะเบียนอื่นๆ ที่สำคัญต่อธุรกิจ อาทิ ใบอนุญาตการประกอบธุรกิจประเภทการค้า (Trading Business License: SIUP) และ หนังสือสำคัญการจดทะเบียนธุรกิจ (Registration Certificate: TDP)

3) ชำระค่าธรรมเนียม Non-tax State Revenue (PNBP) ต่อ State Treasury

Ministry of Law and Human Rights กำหนดให้เฉพาะ Notary Public เท่านั้น ที่สามารถทำธุรกรรมผ่านระบบคอมพิวเตอร์ได้

4) จดทะเบียนจัดตั้งธุรกิจที่ Ministry of Law and Human Rights

ในขั้นตอนดังกล่าว Notary Public จะส่งเอกสารต่อสำนักงานกฎหมาย โดยจะต้องส่งเอกสารขออนุมัติจัดตั้งธุรกิจ Registration Certificate ภายใน 60 วันหลังจากได้รับการอนุมัติชื่อ และจะมีระยะเวลาการพิจารณาทั้งสิ้น 21 วัน โดยจะมีการแจ้งผลผ่านทางระบบออนไลน์

Ministry of Law and Human Rights จะประกาศการจดทะเบียนจัดตั้งธุรกิจเป็นนิติบุคคลใน State Gazette (BNRI) ภายใน 14 วัน หลังจากการอนุมัติการจดทะเบียน

สำหรับเอกสารที่ใช้ในการจดทะเบียนจัดตั้งธุรกิจ ประกอบด้วยดังนี้

- สำเนาเอกสารแสดงตัวบุคคลหรือผู้ดำเนินการ (Resident's ID Card)
- แบบฟอร์มชื่อนิติบุคคลที่จอง
- หนังสือบริคณห์สนธิ (Memorandum of Association)
- เลขประจำตัวผู้เสียภาษีของผู้ดำเนินการ (Indonesia Taxpayer ID Number)
- เอกสารยืนยันการชำระค่าธรรมเนียม (Non-tax State Revenue: PNBP)
- เอกสารยืนยันการชำระทุนจดทะเบียนจากธนาคาร (Capital Deposit)



## ■ การขอใบอนุญาตลงทุน

ใบอนุญาตลงทุนในอินโดนีเซียสามารถจำแนกได้เป็น 2 ประเภท คือ ใบอนุญาตการลงทุนสำหรับผู้ประกอบการอินโดนีเซีย (PMDN) และใบอนุญาตการลงทุนสำหรับผู้ประกอบการต่างชาติ (PMA) ทั้งนี้ การจดทะเบียนสามารถทำได้ภายในวันเดียวและไม่มีค่าธรรมเนียมในการดำเนินการ

สำหรับเอกสารที่ใช้ในการขอใบอนุญาตการลงทุน PMA มีรายละเอียดดังนี้

- เอกสารรับรอง (Letter of Recommendation) ซึ่งออกโดยหน่วยงานในประเทศนั้นหรือสถานทูตอินโดนีเซียในประเทศนั้น
- สำเนาหนังสือเดินทาง (Passport)
- สำเนาข้อบังคับของบริษัท (Articles of Association) เป็นภาษาอังกฤษหรือแปลเป็นภาษาอินโดนีเซียที่ได้รับรองความถูกต้องของข้อมูล
- สำเนาหนังสือบริคณห์สนธิ (Memorandum of Association) ที่ได้รับการรับรองโดย Ministry of Law and Human Rights
- เลขทะเบียนประจำตัวผู้เสียภาษี (Indonesian Taxpayer's ID Number: NPWP)

ทั้งนี้ เอกสารที่จัดทำขึ้นภายนอกอินโดนีเซียจะต้องได้รับการรับรองเอกสารโดยสถานทูตอินโดนีเซียหรือสถานกงสุล ณ ประเทศนั้นๆ

## ➤ ขั้นตอนการก่อสร้าง (Construction Phase)

การบริหารจัดการและใบอนุญาตที่เกี่ยวข้องกับขั้นตอนการก่อสร้างจะเกี่ยวข้องกับการอนุญาตจาก 2 ภาคส่วนหลัก ดังนี้

- 1) Capital Investment Coordinating Board (BKPM) ซึ่งเป็นของรัฐบาลกลางของอินโดนีเซีย ทำหน้าที่ในการออกใบอนุญาตต่างๆ ดังนี้

Fiscal Facilities:

- เอกสารอนุมัติภาษีศุลกากร: รายการสินค้าทุน (Custom Approval Letter: Capital Goods)



- เอกสารอนุมัติภาษีศุลกากร: รายการวัตถุดิบ (Custom Approval Letter: Raw Materials)
- เอกสารอนุมัติการได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษี (Recommendation for Income Tax Facility: Tax Allowance and Tax Holiday)

Non Fiscal Facilities:

- เลขประจำตัวผู้นำเข้าเพื่อการผลิต (Import Identification Number for Producer: API-P)
- เลขประจำตัวผู้นำเข้าทั่วไป (General Identification Number: API-U)
- ใบอนุมัติแผนการใช้แรงงานต่างชาติ (Manpower Plan: RPTKA)
- ใบอนุญาตการทำงาน (Work Permit: TA01)
- ใบอนุญาตการจ้างแรงงานต่างชาติ (Permit to Hire Foreign Worker: IMTA)

2) หน่วยงานบริหารส่วนท้องถิ่น (Regional Agencies' Licenses) ทำหน้าที่ในการออกใบอนุญาตต่างๆ ดังนี้

- ใบอนุญาตสำหรับทำเลที่ตั้ง (Location Permit) : ซึ่งจะออกโดยสำนักงานที่ดินท้องถิ่น โดยใบอนุญาตสำหรับทำเลที่ตั้งมีความจำเป็นสำหรับการจัดการที่ดิน (Land Clearing)
- ใบอนุมัติการก่อสร้างอาคาร (Building Construction Permit) : ออกโดยสำนักงานตำบล
- กรรมสิทธิ์ที่ดิน (Land Title) : สำหรับที่ดินที่มีพื้นที่มากกว่าหรือเท่ากับ 200 เฮกเตอร์ จะออกโดยสำนักงานที่ดินท้องถิ่น และที่ดินที่มีพื้นที่น้อยกว่า 200 เฮกเตอร์ จะออกโดยสำนักงานที่ดินจังหวัด
- ใบอนุญาตตาม พ.ร.บ. ในการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียง (Nuisance Permit UUG/HO)
- ใบอนุญาตสำหรับการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA Permit)

ภายหลังจากการได้รับใบอนุญาตต่างๆ แล้ว ผู้ลงทุนอาจเริ่มดำเนินการก่อสร้างอาคารหรือสิ่งของต่างๆ ที่ใช้สำหรับการผลิต โดยผู้ลงทุนจะต้องส่งรายงานความคืบหน้าในการดำเนินกิจกรรมการลงทุนต่อ Capital Investment Coordinating Board (BKPM) ทุก 6 เดือน



## ➤ ขั้นตอนการดำเนินธุรกิจ (Commercial Phase)

เมื่อดำเนินการขั้นตอนการก่อสร้างเป็นที่เรียบร้อยแล้ว จะเข้าสู่ขั้นตอนการดำเนินธุรกิจถาวร (Commercial Phase) ซึ่งจะเกี่ยวข้องกับการออกใบอนุญาตดำเนินธุรกิจถาวร (Permanent Business License: IUT) โดยใบอนุญาตดังกล่าวจะสามารถออกให้กับบริษัทได้ก็ต่อเมื่อบริษัทได้ดำเนินการขอใบอนุญาตต่างๆ ครบถ้วนตามที่กำหนด อาทิ ใบอนุญาตนำเข้า และใบอนุญาตแผนการใช้แรงงานต่างชาติ ทั้งนี้ ภายหลังจากที่ได้รับการอนุมัติจากหน่วยงานผู้มีอำนาจ ผู้ลงทุนจะได้รับใบอนุญาตการดำเนินธุรกิจถาวร ซึ่งสามารถเริ่มดำเนินการผลิตได้ทันที และมีระยะเวลาบังคับใช้ทั้งสิ้น 30 ปี

เอกสารประกอบการขอใบอนุญาตการดำเนินธุรกิจถาวร มีดังนี้

1. สำเนาเอกสารการจัดตั้งบริษัทจาก Ministry of Law and Human Rights
2. สำเนาเอกสารการใช้ประโยชน์บนที่ดิน (Building Rights Title) และโฉนดที่ดิน หรือเอกสารซื้อขายที่ดินจากสำนักงานโฉนดที่ดินหรือสำเนาสัญญาการเช่าที่ดิน
3. หลักฐานการเป็นเจ้าของอาคาร พร้อมสำเนา Building Construction Permit หรือเอกสารการซื้อขายอาคาร
4. สำเนา Tax Registration Code
5. สำเนาใบอนุญาต Hindrance Act และใบอนุญาตสำหรับทำเลที่ตั้ง
6. สำเนาอนุมัติแผนการจัดการสิ่งแวดล้อม (Environmental Management Plan: RKL) สำหรับประเภทธุรกิจที่ต้องการ Environmental Impact Analysis และ/หรือ แผนการควบคุมเรื่องสิ่งแวดล้อม (Environmental Monitoring Plan) สำหรับธุรกิจที่ไม่ต้องมีการทำ Environmental Impact Analysis
7. ใบมอบอำนาจที่มีอากรแสตมป์ 6,000 รูเปียห์ สำหรับการขออนุญาตดำเนินการโดยตัวแทน (Proxy)
8. สำเนารายงานเกี่ยวกับความคืบหน้าในการดำเนินกิจกรรมการลงทุน

### 5.1.2.2. การลงทุนในเขตปลอดอากร (Bonded Zone)

เขตปลอดอากร (Bonded Zone) ในอินโดนีเซีย หมายถึง พื้นที่พิเศษสำหรับการผลิตและบริการที่เกี่ยวข้อง โดยมีเป้าหมายเพื่อการส่งออกเป็นหลัก และจะได้รับสิทธิประโยชน์สำหรับการนำเข้าวัตถุดิบและการส่งออกตามเงื่อนไขที่กำหนด ทั้งนี้ นักลงทุนต่างชาติ (PMA) จะได้รับ



การอนุญาตให้ลงทุนในเขตปลอดอากรเช่นเดียวกับนักลงทุนภายในประเทศ โดยการยื่นขออนุญาตลงทุนจะต้องยื่นต่อผู้มีอำนาจในเขตปลอดอากรในพื้นที่ที่นักลงทุนต้องการลงทุนนั้นๆ

### 5.1.2.3. การลงทุนในเขตการค้าเสรี (Free Trade Zone)

ปัจจุบันอินโดนีเซียมีเขตการค้าเสรีเพียงแห่งเดียวเท่านั้น คือ Batam Free Trade Zone โดยมีหน่วยงานที่กำกับดูแลคือ Batam Indonesia Free Zone Authority (BIFZA) ทั้งนี้ การยื่นขอลงทุนใน Batam FFZ สำหรับนักลงทุนจากต่างประเทศนั้น ทาง BIFZA ได้มีนโยบายการให้บริการแบบบูรณาการ (One-roof Service Policy) กล่าวคือ การขอใบอนุญาตเพื่อจัดตั้งธุรกิจใน Batam FTZ สามารถดำเนินการผ่านหน่วยบริการลงทุนที่มีการจัดตั้งใน Batam FTZ แบบเบ็ดเสร็จ ทั้งการขออนุมัติจาก Capital Investment Coordinating Board (BKPM) ทั้งด้านกฎหมายและการย้ายถิ่นฐาน แรงงานต่างชาติ ภาษีและศุลกากร ตลอดจนการขออนุมัติจากหน่วยงานท้องถิ่นและ Batam Industrial Development Authority (BIDA)

### 5.1.2.4. การลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone)

การลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้ง 9 แห่งของอินโดนีเซียจะอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ National Council for Special Economic Zone โดยสำหรับขั้นตอนการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษของอินโดนีเซียนั้น นักลงทุนสามารถยื่นขอจัดตั้งบริษัทภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษได้โดยตรง ซึ่งแต่ละเขตเศรษฐกิจพิเศษจะมีศูนย์บริการนักลงทุนแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service System: OSS) ในการให้บริการนักลงทุนสำหรับการยื่นเอกสารและขอใบอนุญาตต่างๆ

### 5.1.2.5. การลงทุนในเขตการพัฒนาเศรษฐกิจเชิงบูรณาการ (Integrated Economic Zones: KAPETS)

เขตการพัฒนาเศรษฐกิจเชิงบูรณาการ (KAPETS) ได้ถูกจัดตั้งขึ้นเพื่อลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจแก่ภาคตะวันออกและพื้นที่ห่างไกล โดยนักลงทุนจะได้รับสิทธิประโยชน์ด้านภาษีตามบทบัญญัติในกฎหมาย ฉบับที่ 147/2000 และ 148/2000 อาทิ ได้รับการยกเว้นการเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในสินค้าบางชนิด และการได้รับการยกเว้นอากรสินค้านำเข้าเป็นเวลา 4 ปี อย่างไรก็ตาม ปัจจุบัน KAPETS ยังคงไม่มีหน่วยงานหลักที่ทำหน้าที่ดูแลและปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงานเป็นที่แน่ชัด ซึ่งนักลงทุนที่ต้องการลงทุนใน KAPETS จะต้องดำเนินการตามขั้นตอนการลงทุนในรูปแบบทั่วไป และกฎระเบียบการลงทุนจะขึ้นอยู่กับกฎหมาย





ท้องถิ่นที่ KAPETS จัดตั้งอยู่เป็นหลัก สำหรับการขอรับสิทธิประโยชน์การลงทุน พบว่า จะต้องยื่น  
เสนอต่อ Director General of Taxation เพื่อขอรับสิทธิประโยชน์ดังกล่าว

## 5.2. ขั้นตอนหลังการจัดตั้งธุรกิจ (Post-Establishment Process)

### 5.2.1. การขยายธุรกิจหรือการเพิ่มทุน

สำหรับการขยายธุรกิจหรือการเพิ่มทุนภายในอินโดนีเซีย พบว่า นักลงทุนจะต้องขอ  
ใบอนุญาต Principle License for Expansion กับ Capital Investment Coordinating Board (BKPM)  
ก่อนจะมีการขยายธุรกิจหรือการเพิ่มทุน ทั้งนี้ กิจกรรมที่หมายรวมถึงการขยายธุรกิจ (Expansion)  
ในอินโดนีเซีย ประกอบด้วยกิจกรรมดังนี้

- การขยายธุรกิจใหม่หรือการขยายกำลังการผลิต ไม่ว่าจะมีการจัดตั้งบริษัทในสถานที่  
เดิมหรือใหม่ก็ตาม
- สำหรับกิจกรรมการผลิต (Manufacturing) การขยายธุรกิจจะหมายถึง การขยาย  
กำลังการผลิตของสินค้าที่มีการผลิตแต่เดิมมากกว่าร้อยละ 30 ของกำลังการผลิต  
ก่อนการขยายธุรกิจ ในสถานที่การผลิตเดิม

หลังจากที่ได้รับใบอนุญาต Principle License of Expansion แล้ว นักลงทุนจะต้องขอ  
ใบอนุญาต Business License for Expansion เป็นลำดับถัดไปกับทาง BKPM จากนั้น นักลงทุน  
จึงจะสามารถเริ่มดำเนินการขยายธุรกิจได้

สำหรับเอกสารประกอบการขยายธุรกิจหรือการเพิ่มทุน ประกอบด้วยเอกสารต่อไปนี้



### ตารางที่ 5-1 เอกสารและข้อมูลที่ใช้ในการขยายธุรกิจหรือการเพิ่มทุน

ลำดับ	ใบอนุญาต Principle License for Expansion (ระยะเวลาดำเนินการ: 3 วันทำการ)	ใบอนุญาต Business License for Expansion (ระยะเวลาดำเนินการ: 6 วันทำการ)
1	Application form (II)	Application form (II)
2	Copy of previous licenses	Record of past licenses, e.g. principal license
3	Record of deed of establishment, its amendments and approvals	Deed of establishment and its approvals
4	Detail of activity plan	Evidences of legality of project location
5	กรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการถือหุ้น: - Evidence of change in capital structure - Identifications of new shareholders	Permits from the localities
6	Recommendations from relevant ministries, as needed	Evidences of environmental analysis/ approval
7	Recap of all business activities	Findings from field check for businesses in trade sector
8	Receipts of LKPM submissions	Receipts of LKPM submissions
9	Findings from field checks, as needed	Recommendations from relevant ministries
10	Signatures and stamps of the applicants or the proxies	Recap of production capacities and sources of financing
11	-	Signatures of the directors and stamp or authorization letter

ที่มา: Capital Investment Coordinating Board (BKPM)

## 5.2.2. การควบรวมและการเข้าซื้อธุรกิจ

### 5.2.2.1. การควบรวมธุรกิจ (Merger)

ตามกฎหมายของอินโดนีเซียได้มีการกำหนดนิยามของการควบรวมกิจการของบริษัทไว้ โดยหมายถึง การที่บริษัทควบรวมเข้ากับอีกบริษัทหนึ่ง และหลังจากควบรวมแล้วจะมีบริษัทเหลือเพียงหนึ่งบริษัทเท่านั้น ทั้งนี้ สำหรับการควบรวมธุรกิจ นักลงทุนจะต้องขอใบอนุญาต Principle License for Merger กับ Capital Investment Coordinating Board (BKPM) ก่อน และหลังจากนั้น นักลงทุนจะต้องขอใบอนุญาต Business License for Merger เป็นลำดับถัดไปกับทาง BKPM จึงจะสามารถเริ่มดำเนินการควบรวมธุรกิจได้

สำหรับเอกสารประกอบดำเนินการควบรวมธุรกิจ ประกอบด้วยเอกสารต่อไปนี้



**ตารางที่ 5-2 เอกสารและข้อมูลที่ใช้ในการควบรวมธุรกิจ (Merger)**

ลำดับ	ใบอนุญาต Principle License for Merger (ระยะเวลาดำเนินการ: 7 วันทำการ)	ใบอนุญาต Business License for Merger (ระยะเวลาดำเนินการ: 6 วันทำการ)
1	Application form (XII)	Application form (II)
2	Record of past licenses, e.g. principal license	Record of past licenses, e.g. principal license
3	Record of deed of establishment, and their approvals	Deed of establishment and its approvals
4	Shareholders approval for merger	Evidences of legality of project location
5	Receipts of LKPM submissions	Permits from the localities
6	Recap of activities before and after the merger	Evidences of environmental analysis/ approval
7	Signatures of the directors and stamp or authorization letter	Findings from field check, as needed
8	Compliance to Indonesian anti-monopoly law	Receipts of LKPM submissions
9	-	Other requirements stipulated by relevant institutions
10	-	Signatures of the directors and stamp or authorization letter

ที่มา: Capital Investment Coordinating Board (BKPM)

**5.2.2.2. การเข้าซื้อธุรกิจ (Acquisitions)**

ประกอบด้วย การเข้าไปซื้อทั้งทรัพย์สินและหนี้สินของอีกบริษัทด้วยการซื้อหุ้น (Acquisition of Shares) และการเข้าซื้อทรัพย์สินของอีกบริษัทเพียงอย่างเดียว (Acquisition of Assets) โดยมีรายละเอียดดังนี้

➤ **การเข้าซื้อหุ้น (Acquisition of Shares)**

ประกอบด้วยขั้นตอนดังต่อไปนี้

■ **การเตรียมความพร้อมและตรวจกิจการเป้าหมาย (Due Intelligence)**

บริษัทผู้ซื้อและบริษัทเป้าหมายจะมีการจัดทำข้อตกลงเบื้องต้น (Memorandum of Understanding: MOU) โดยจะต้องเปิดเผยเงื่อนไขเมื่อประกาศเสนอซื้อ และเก็บข้อมูลเป็นความลับจนกว่าจะประกาศเสนอซื้อ จากนั้นบริษัทผู้ซื้อเข้าตรวจสอบสถานะกิจการ ทั้งทางกฎหมาย บัญชี ภาษี และอื่นๆ ของบริษัทเป้าหมาย



## ■ ประเภทรายการและการเข้าทำรายการ

บริษัทผู้เข้าซื้อขออนุมัติกรรมการ / ผู้ถือหุ้นตามกฎหมายและเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง และดำเนินการเสนอซื้อหุ้นจากผู้ถือหุ้นของบริษัทเป้าหมาย โดยทำได้ 2 กรณี คือ

- Voluntary Offer เป็นการทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของกิจการโดยสมัครใจ
- Mandatory Offer เป็นการทำคำเสนอซื้อหุ้นทั้งหมดของกิจการ

กิจกรรมการเข้าซื้อหุ้นของธุรกิจเป้าหมาย ประกอบด้วย

- 1) Offer Announcement: โดยประกาศการเข้าซื้อในหนังสือพิมพ์อินโดนีเซียอย่างน้อย 2 ฉบับ และข้อความที่จะเผยแพร่ในหนังสือพิมพ์ต้องส่งให้ Bapepam และบริษัทเป้าหมาย ล่วงหน้า 2 วัน (โดยบริษัทเป้าหมายต้องเก็บข้อมูลดังกล่าวเป็นความลับ)
- 2) Posting Offer Document: บริษัทผู้เข้าซื้อส่งคำเสนอซื้อ (Tender Offer Statement –TO Statement) ให้ Bapepam, IDX และบริษัทเป้าหมาย พร้อมบุคคลอื่นที่อยู่ระหว่างการทำคำเสนอซื้อในบริษัทเป้าหมายนั้นด้วย โดย TO Statement จะมีผลใน 15 วันหลังจาก Bapepam ได้รับหรือแก้ไขแล้ว และเปิดเผย TO Statement ในหนังสือพิมพ์ภาษาอินโดนีเซียอย่างน้อย 2 ฉบับ
- 3) Acceptance Period: เริ่มทำคำเสนอซื้อภายในเวลาที่กำหนด โดยต้องมีระยะเวลาอย่างน้อย 30 วัน และอาจขยายได้ถึง 90 วัน
- 4) Report: รายงานผลการทำคำเสนอซื้อต่อ Bapepam ภายใน 10 วัน

หมายเหตุ:

- หากบริษัทได้หุ้นมาเกินกว่าที่กำหนด ต้องขายหุ้นบางส่วนออกภายใน 2 ปี นับจากวันที่ Tender Offer แล้วเสร็จ
- การบังคับขาย (Squeeze out): ประเทศอินโดนีเซียไม่อนุญาตให้มีการทำ

## ■ การซื้อขายและการชำระเงิน

บริษัทผู้เข้าซื้อชำระค่าหุ้นให้กับผู้ถือหุ้นของบริษัทเป้าหมาย โดยสามารถชำระเป็นเงินสด หลักทรัพย์ หรือ เงินสดควบคู่กับหลักทรัพย์ได้ อย่างไรก็ตาม มักจะต้องมีเงินสดเป็นทางเลือกเสมอ และในกรณีที่ชำระเป็นหุ้นของบริษัท (Share Swap) บริษัทผู้เข้าซื้อต้องดำเนินการเพิ่มทุน โดยขออนุมัติผู้ถือหุ้นตามกฎหมายและกฎเกณฑ์ของตลาด



หลักทรัพย์ฯ จากนั้น บริษัทเป้าหมายยื่นเพิกถอนบริษัทที่ถูกควมรวมจากการเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียน กรณีที่ต้องการนำบริษัทเป้าหมายออกจาก IDX หรือ กรณีไม่ผ่านเกณฑ์ดำรงสถานะในการเป็นบริษัทจดทะเบียน

### ➤ การเข้าซื้อทรัพย์สิน (Acquisition of Assets)

ประกอบด้วยขั้นตอนดังต่อไปนี้

#### ■ การเตรียมความพร้อมและตรวจกิจการเป้าหมาย (Due Intelligence)

บริษัทผู้ซื้อและบริษัทเป้าหมายจะมีการจัดทำข้อตกลงเบื้องต้น (Memorandum of Understanding: MOU) จากนั้นบริษัทผู้ซื้อเข้าตรวจสอบสถานะกิจการ ทั้งทางกฎหมาย บัญชี ภาษี และอื่นๆ ของบริษัทเป้าหมาย

#### ■ ประเภทรายการและการเข้าทำรายการ

บริษัทผู้ซื้อขออนุมัติกรรมการ / ผู้ถือหุ้นตามกฎหมายและเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง โดยจะต้องเปิดเผยข้อมูลตามกฎหมายเกณฑ์ของ IDX ทั้งนี้ ถ้าเป็นรายการซื้อขายทรัพย์สิน หรือธุรกิจที่มีมูลค่าตั้งแต่ร้อยละ 10 ของรายได้บริษัท หรือร้อยละ 20 ของส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัท บริษัทเป้าหมายต้องปฏิบัติตามขั้นตอนกฎหมายเรื่อง Material Transaction ดังนี้

- แต่งตั้ง Independent Person เพื่อประเมินมูลค่าทรัพย์สิน และให้ความเห็นเกี่ยวกับความยุติธรรมของมูลค่ารายการ
- เปิดเผยข้อมูลในหนังสือพิมพ์อินโดนีเซียอย่างน้อย 1 ฉบับ และส่งข้อมูลดังกล่าวให้ผู้ถือหุ้นและ Bapepam ไม่น้อยกว่า 28 วัน ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น
- ขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้น (รายการที่ผู้ถือหุ้นไม่อนุมัติ จะสามารถขออนุมัติได้อีกครั้งเมื่อพ้น 12 เดือนนับจากการประชุมผู้ถือหุ้นครั้งก่อนหน้า)

#### ■ การซื้อขายและการชำระเงิน

บริษัทผู้ซื้อชำระค่าหุ้นให้กับผู้ถือหุ้นของบริษัทเป้าหมาย โดยสามารถชำระเป็นเงินสด หลักทรัพย์ หรือ เงินสดควบคู่กับหลักทรัพย์ได้ อย่างไรก็ตาม มักจะต้องมีเงินสดเป็น



ทางเลือกเสมอ และในกรณีที่ชำระเป็นหุ้นของบริษัท (Share Swap) บริษัทผู้เข้าซื้อต้องดำเนินการเพิ่มทุน โดยขออนุมัติผู้ถือหุ้นตามกฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง

### 5.2.3. การเปลี่ยนแปลงประเภทการลงทุน (Changes in Investment)

สำหรับการเปลี่ยนแปลงการลงทุน (Changes in Investment) จะหมายรวมถึงการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมธุรกิจภายหลังจากการเริ่มจัดตั้งธุรกิจ ทั้งนี้ สำหรับการเปลี่ยนแปลงการลงทุน นักลงทุนจะต้องขอใบอนุญาต Principle License for Changes in Investment กับ Capital Investment Coordinating Board (BKPM) ก่อน ซึ่งใบอนุญาตการเปลี่ยนแปลงการลงทุน จะถูกนำมาใช้เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดต่อไปนี้

- ชื่อบริษัท (Company Name)
- ที่อยู่บริษัท (Company Address)
- เลขประจำตัวผู้เสียภาษี (Taxpayer's Number: NPWP)
- กิจกรรมธุรกิจ (รวมถึงการเปลี่ยนแปลงกำลังการผลิต) (Business Activity, Including Production Capacity)
- การประมาณการยอดขาย/ยอดส่งออก ต่อปี (Estimation of Yearly Sales and Export)
- แผนการลงทุน (Investment Plan)
- การใช้ทุนและแหล่งที่มาของทุน (Capitalization and Its Sources)
- ที่ดิน (Land Area)
- จำนวนแรงงานชาวอินโดนีเซีย (Indonesian Worker Employed)
- ระยะเวลาของโครงการ (Project Completion Time)
- ที่ตั้งพื้นที่โครงการ (Project Location)

ในขณะที่ใบอนุญาต Business License for Changes in Investment เป็นใบอนุญาตที่จะได้รับภายหลังจากมีการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมธุรกิจจากกิจกรรมแรกเริ่มที่มีการขอ Business License ซึ่งจะครอบคลุมกิจกรรมต่อไปนี้

- มีการขยาย (Diversification) กิจกรรมธุรกิจ โดยไม่มีการลงทุนเพิ่มเติมหรือการเปลี่ยนแปลงกำลังการผลิต
- มีการเปลี่ยนแปลงสถานที่ตั้งประกอบการ
- เมื่อ Business License หมดอายุ



สำหรับเอกสารประกอบดำเนินการการเปลี่ยนแปลงการลงทุน ประกอบด้วยเอกสารต่อไปนี้

**ตารางที่ 5-3 เอกสารและข้อมูลที่ใช้ในการการเปลี่ยนแปลงการลงทุน  
(Changes in Investment)**

ลำดับ	ใบอนุญาต Principle License for Changes in Investment (ระยะเวลาดำเนินการ: 5 วันทำการ)	ใบอนุญาต Business License for Changes in Investment (ระยะเวลาดำเนินการ: 5 วันทำการ)
1	Application form (VIII)	Application form (VII)
2	Supporting documents as evidence of the changes	Record of past licenses, e.g. principal license
3	-	Deed of establishment and its approvals
4	-	กรณีมีการเปลี่ยนแปลงกำลังการผลิต: reasoning from the directors
5	-	กรณีมีการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมการผลิต: detailed activity plan and work flow chart
6	-	กรณีมีการเปลี่ยนแปลงสถานที่ตั้งประกอบการ : evidence of legality of project location
7	-	Findings from field check, as needed
8	-	Receipts of LKPM submissions
9	-	Recommendations from relevant ministries
10	-	Signatures of the directors and stamp or authorization letter

ที่มา: Capital Investment Coordinating Board (BKPM)

**5.3. ขั้นตอนการออกจากธุรกิจ (Exit Process)**

ตามที่ระบุในกฎหมายบริษัท (Company Law) ของอินโดนีเซีย มาตรา 142 วรรค 1 ได้มีการนิยามกิจกรรมการเลิกหรือปิดกิจการ ให้หมายรวมถึงการกระทำจากกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่งดังต่อไปนี้

- มติจากการประชุมผู้ถือหุ้นบริษัท (การยกเลิกกิจการโดยสมัครใจ)
- ถึงกำหนดระยะเวลายกเลิกกิจการ (Expiry of the Company) ตามที่มีการกำหนดในข้อบังคับบริษัท (Articles of Association)
- คำตัดสินจากศาล



- การเพิกถอนบริษัทจากการล้มละลาย
- การเพิกถอนใบอนุญาตประกอบธุรกิจ

สำหรับขั้นตอนการยกเลิกหรือปิดกิจการในอินโดนีเซีย ประกอบด้วยดังนี้

- การดำเนินการโดยผู้ชำระบัญชี

ผู้ถือหุ้นจะมีการมอบหมายให้ผู้ชำระบัญชี (Liquidator) ในการกระทำการใดๆ ในนามของบริษัท และผู้ชำระบัญชี จะเป็นบุคคลที่มีอำนาจในการดำเนินการระหว่างกระบวนการยกเลิกหรือปิดกิจการเพียงเท่านั้น

- การประกาศยกเลิกหรือปิดกิจการ

ตามที่ระบุในกฎหมายบริษัท มาตรา 147 ผู้ชำระบัญชีจะต้องมีการประกาศวันที่มีการปิดกิจการล่วงหน้าอย่างน้อย 30 วันก่อนการปิดกิจการ ในหนังสือพิมพ์และราชกิจจานุเบกษาของอินโดนีเซีย ทั้งนี้ เจ้าหนี้ของบริษัทสามารถมีสิทธิเรียกร้องหนี้ภายในเวลา 60 วัน นับจากวันประกาศดังกล่าว

- การชำระหนี้ที่มีการเรียกร้องและลูกหนี้การค้า

ผู้ชำระบัญชีจะต้องชำระหนี้จากสินทรัพย์ของบริษัทระหว่างระยะเวลาดำเนินการปิดกิจการ ทั้งนี้ ผู้ชำระบัญชีจะต้องมีการทำแผนการจัดการสินทรัพย์ของบริษัทระหว่างการปิดกิจการ และต้องมีการประกาศแผนดังกล่าวลงในราชกิจจานุเบกษาเช่นกัน หลังจากนั้น ผู้ชำระบัญชีจะเริ่มการชำระหนี้แก่เจ้าหนี้บริษัท และชำระทรัพย์สินส่วนที่เหลือคืนให้แก่ผู้ถือหุ้น

- การยกเลิกการจดทะเบียนภาษี และการยกเลิกการจดทะเบียนบริษัทกับ Ministry of Law and Human Rights

เมื่อมีการชำระหนี้ของบริษัทและคืนทุนแก่ผู้ถือหุ้นเป็นที่เรียบร้อยแล้ว กระบวนการสุดท้ายจะเข้าสู่การยกเลิกการจดทะเบียน โดยบริษัทจะต้องเริ่มจากการยกเลิกการจดทะเบียนภาษี (Tax Deregistration) กับหน่วยงานด้านภาษี ทั้งนี้ นักลงทุนควรตระหนัก





ถึงการยกเลิกการจดทะเบียนภาษีดังกล่าว เนื่องจากนักลงทุนยังคงต้องแบกรับภาระด้านภาษี ตราบใดที่บริษัทยังคงไม่ยกเลิกการจดทะเบียนภาษีที่กระทำไว้

ภายหลังจากนั้น ผู้ชำระบัญชีจะต้องทำการยกเลิกการจดทะเบียนธุรกิจ โดยแจ้งต่อ Ministry of Law and Human Rights และท้ายที่สุด Ministry of Law and Human Rights จะทำการลบชื่อและข้อมูลธุรกิจออกจากระบบการจดทะเบียนของหน่วยงาน พร้อมกับประกาศลงในราชกิจจานุเบกษาของอินโดนีเซีย





## บทที่ 6

### ต้นทุนการประกอบธุรกิจ (Cost of Doing Business) ในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

#### 6.1 ต้นทุนทั่วไป

##### 6.1.1 ต้นทุนค่าขนส่ง

➤ อัตราค่าขนส่งสินค้าภายในเกาะชวา

ตารางที่ 6-1 อัตราค่าขนส่งสินค้าภายในเกาะชวา

ประเภทยานพาหนะ	จุดเริ่มต้น	ปลายทาง	อัตราค่าขนส่ง (รูเปย์)
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 เกาะบาหลีและมาดูรา	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	ภายในพื้นที่เกาะชวาเท่านั้น	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
		เกาะบาหลี และ มาดูรา	32,000 – 50,000 / กิโลกรัม
		เกาะสุมาตราเหนือ	45,000 – 55,000 / กิโลกรัม
		เกาะสุมาตรา ตอนกลาง	35,000 – 50,000 / กิโลกรัม
เกาะสุมาตราใต้	34,000 – 50,000 / กิโลกรัม		



ประเภทยานพาหนะ	จุดเริ่มต้น	ปลายทาง	อัตราค่าขนส่ง (รูเปียห์)
		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)
		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

## ➤ อัตราค่าขนส่งสินค้าเพื่อการส่งออก-นำเข้า

### ตารางที่ 6-2 อัตราค่าขนส่งสินค้าเพื่อการส่งออก-นำเข้า

การขนส่ง	ขนาดตู้คอนเทนเนอร์	อัตราค่าขนส่ง
การส่งออกสินค้าไปต่างประเทศ <sup>1</sup>	20-foot container	572 USD per container
การนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ <sup>2</sup>	20-foot container	647 USD per container

หมายเหตุ: ข้อมูล ณ ปี พ.ศ. 2557

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

ที่มา: World Bank



## 6.1.2 ต้นทุนค่าขออนุญาตก่อสร้าง

ตารางที่ 6-3 ค่าใช้จ่ายในการขออนุญาตก่อสร้าง

ลำดับ	ขั้นตอน	ระยะเวลา ดำเนินการ	ค่าใช้จ่ายในการ ดำเนินการ
1	Request and obtain notarized copy of land ownership certificate	1 วัน	25,000 รูเปียห์
2	Request city planning permit (KRK) and building site plan (RTLB) from City Planning Office	1 วัน	1,482,000 รูเปียห์
3	Receive inspection from City Planning Office	1 วัน	ไม่เสียค่าใช้จ่าย
4	Obtain KRK and RTLB from City Planning Office	20 วัน	ไม่เสียค่าใช้จ่าย
5	Request and obtain the preparation of the Environmental Management Plan (UKL) and Environmental Monitoring Plan (UPL)	30 วัน	15,000,000 รูเปียห์
6	Request and obtain the approval of the Environmental Management Plan (UKL) and Environmental Monitoring Plan (UPL)	10 วัน	ไม่เสียค่าใช้จ่าย
7	Request and obtain building construction permit (IMB)	42 วัน	68,281,500 รูเปียห์
8	Receive inspection upon completion of foundation	1 วัน	ไม่เสียค่าใช้จ่าย
9	Receive inspection upon completion of the structure	1 วัน	ไม่เสียค่าใช้จ่าย
10	Receive inspection upon completion of roofing	1 วัน	ไม่เสียค่าใช้จ่าย
11	Submit building completion report to Supervision and Control Office	1 วัน	ไม่เสียค่าใช้จ่าย
12	Receive final inspection from the Fire Department	1 วัน	ไม่เสียค่าใช้จ่าย
13	Receive final inspection from the Supervision and Control Office	1 วัน	ไม่เสียค่าใช้จ่าย
14	Obtain SLF (certificate of proper functioning) from the Supervision Office	49 วัน	ไม่เสียค่าใช้จ่าย
15	Register the warehouse with the Regional Tax Services Unit	11 วัน	ไม่เสียค่าใช้จ่าย
16	Obtain water and sewerage connection	30 วัน	2,000,000 รูเปียห์
17	Register the warehouse with the Regional Office of the Ministry of Trade	9 วัน	100,000 รูเปียห์

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



### 6.1.3 ต้นทุนสำนักงานและที่อยู่อาศัย

#### 6.1.3.1 ต้นทุนค่าก่อสร้างโรงงาน และที่อยู่อาศัย

##### ➤ ค่าก่อสร้างโรงงาน

ตารางที่ 6-4 ค่าก่อสร้างโรงงาน

เขตอุตสาหกรรม	ประเภทโรงงาน	อัตรา (รูเปียห์/ตารางเมตร)	หมายเหตุ
เกาะชวา (Java)	โรงงานผลิตอาหารและ เครื่องดื่ม	8,000,000	
	โรงงานประกอบชิ้นส่วน	6,000,000	
	โรงปฏิบัติงาน	5,000,000	
เกาะสุมาตรา (Sumatra)	โรงงานผลิตอาหารและ เครื่องดื่ม	8,800,000	ค่าก่อสร้างโรงงานใน เกาะสุมาตราสูงกว่า เกาะชวาประมาณร้อยละ 10 เนื่องจากค่าขนส่ง
	โรงงานประกอบชิ้นส่วน	6,600,000	
	โรงปฏิบัติงาน	5,500,000	
เกาะกาลิมันตัน (Kalimantan)	โรงงานผลิตอาหารและ เครื่องดื่ม	8,000,000 + 15-25%	ค่าก่อสร้างโรงงานใน เกาะกาลิมันตันและ สุลาเวสีสูงกว่าเกาะชวา ประมาณร้อยละ 15-25 เนื่องจากค่าขนส่ง
	โรงงานประกอบชิ้นส่วน	6,000,000 + 15-25%	
	โรงปฏิบัติงาน	5,000,000 + 15-25%	
เกาะสุลาเวสี (Sulawesi)	โรงงานผลิตอาหารและ เครื่องดื่ม	8,000,000 + 15-25%	เนื่องจากค่าขนส่ง
	โรงงานประกอบชิ้นส่วน	6,000,000 + 15-25%	
	โรงปฏิบัติงาน	5,000,000 + 15-25%	
ปาปัว (Papua)	โรงงานผลิตอาหารและ เครื่องดื่ม	8,000,000 + 100-200%	ค่าก่อสร้างโรงงานในเกาะ ปาปัวสูงกว่าเกาะชวา ประมาณร้อยละ 15-25 เนื่องจากค่าขนส่งและ บุคลากร
	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](http://www.numbeo.com/cost-of-living/city_result.jsp?country=Indonesia&city=Jakarta)



## ➤ อัตราค่าเช่าที่อยู่อาศัย

ตารางที่ 6-5 อัตราค่าเช่าที่อยู่อาศัย

ที่ตั้ง	ประเภท	ราคา (รูเปย์)
<b>อพาร์ทเมนท์</b>		
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
<b>ที่อยู่อาศัย</b>		
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](http://www.numbeo.com/cost-of-living/city_result.jsp?country=Indonesia&city=Jakarta)

### 6.1.3.2 ต้นทุนค่าสาธารณูปโภค

#### ➤ ค่าน้ำประปา

น้ำในอินโดนีเซียนั้นจะหมายความรวมถึงน้ำใต้ดิน (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 รูเปย์ต่อลูกบาศก์เมตร ทั้งนี้ รัฐบาลอินโดนีเซียพยายามที่จะลดการใช้เงินใต้ดิน เช่น โดยใช้การเก็บภาษีซึ่งภาษีค่าน้ำใต้ดินในกรุงจาการ์ตาเพิ่มขึ้นจาก 525 รูเปย์ต่อลูกบาศก์เมตร เป็น 8,800 รูเปย์ต่อลูกบาศก์เมตร



## ➤ ค่าไฟฟ้า

## ตารางที่ 6-6 อัตราค่าไฟฟ้า

หน่วย : รูเปียห์ต่อกิโลวัตต์ชั่วโมง

Tariff Group	Tariff Class	พ.ค.-57	ก.ค.-57	ก.ย.-57	พ.ย.-57	ม.ค.-58
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
	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 Ministry of Energy and Mineral Resources





## ➤ ค่าโทรคมนาคม

ตารางที่ 6-7 อัตราค่าบริการโทรศัพท์ไร้สายและค่าบริการอินเทอร์เน็ตบ้าน

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

ที่มา: [http://www.numbeo.com/cost-of-living/country\\_result.jsp?country=Indonesia](http://www.numbeo.com/cost-of-living/country_result.jsp?country=Indonesia)

## 6.2 ต้นทุนค่าจ้าง

ตารางที่ 6-8 อัตราค่าจ้างแรงงานอุตสาหกรรม

ประเภทอุตสาหกรรม	ตำแหน่ง	เงินเดือน (ดอลลาร์สหรัฐ)
การค้า	ประธานกรรมการ	13,636
	ผู้อำนวยการ	9,090
	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ	5,454-6,363
	กรรมธิการ	6,363
	ผู้จัดการทั่วไป	3,636-4,090
	ผู้จัดการฝ่ายคลังสินค้า	818-1,000
	ผู้จัดการเขต/ผู้คุมงาน	909
	ผู้คุมงานฝ่ายขาย	272-454
	เจ้าหน้าที่ทั่วไประดับอาวุโส	454
	เจ้าหน้าที่ทั่วไป ระดับปฏิบัติการ	218
	เจ้าหน้าที่ฝ่ายเทคนิค ระดับอาวุโส	909-1,363
	เจ้าหน้าที่ฝ่ายเทคนิค ระดับปฏิบัติการ	454-818
การผลิต	ประธานกรรมการ	13,636-22,727
	ผู้อำนวยการ	6,818-13,636
	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ	4,545-9,090
	กรรมธิการ	2,727-4,090
	ผู้จัดการทั่วไป	1,818-1,454
	ผู้จัดการโรงงาน	3,636-4,545
	ผู้จัดการฝ่ายผลิต	727-1,272
	ผู้จัดการฝึกหัด	727
	ช่าง	218-1,090



ประเภทอุตสาหกรรม	ตำแหน่ง	เงินเดือน (ดอลลาร์สหรัฐ)
	ผู้จัดการฝ่ายผลิตภัณฑ์	1,636-2,727
	พนักงานทั่วไป	363-727
	เสมียน	218-363
ด้านเทคโนโลยี	ผู้จัดการโครงการ ระดับอาวุโส	2,272
	ผู้จัดการโครงการ	909-1,636
	เจ้าหน้าที่ฝ่ายวิเคราะห์	450-1,000
	เจ้าหน้าที่ออกแบบโปรแกรม/ช่างซอฟต์แวร์	365-818
	เจ้าหน้าที่ให้คำปรึกษาด้านเทคนิค	909-1,818
	เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล	545-1,636
	เจ้าหน้าที่ธุรกรรมทั่วไป	727

ที่มา : ศูนย์พัฒนาการค้าและธุรกิจไทยในอาเซียน สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ กรุงจาการ์ตา ประเทศอินโดนีเซีย

## 6.3 ต้นทุนทางภาษี

### 6.3.1 ภาษีเงินได้นิติบุคคล

- อัตราภาษีทั่วไปที่มีผลบังคับใช้อยู่ที่ร้อยละ 25
- สำหรับนิติบุคคลที่มีผลประกอบการปีละไม่เกิน 50,000 ล้านบาท ได้รับส่วนลดภาษีร้อยละ 50 จากอัตราภาษีมาตรฐาน
- สำหรับบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์(ตามเงื่อนไขที่ระบุไว้) ได้รับส่วนลดภาษีร้อยละ 5 จากอัตราภาษีเงินได้นิติบุคคล

### 6.3.2 ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา

- อัตราร้อยละ 5 สำหรับผู้มีรายได้น้อยกว่า 50 ล้านบาท
- อัตราร้อยละ 15 สำหรับผู้มีรายได้ 50 ล้านบาท - 250 ล้านบาท
- อัตราร้อยละ 25 สำหรับผู้มีรายได้ 250 ล้านบาท – 500 ล้านบาท
- อัตราร้อยละ 30 สำหรับผู้มีรายได้มากกว่า 500 ล้านบาท
- อัตราร้อยละ 20 สำหรับบุคคลธรรมดาผู้มีถิ่นพำนักที่อินโดนีเซีย (Non-tax resident of Indonesia)



### 6.3.3 ภาษีมูลค่าเพิ่ม

#### ➤ อัตราภาษี

- อัตราร้อยละ 10 สำหรับการขายสินค้าและบริการทั่วไป
- อัตราร้อยละ 0 สำหรับการส่งออกสินค้าและบริการ

#### ➤ สินค้าที่ได้รับการยกเว้นภาษี

- สินค้าเหมืองแร่ หรือการขุดเจาะที่สกัดออกมาจากแหล่งที่มา ตัวอย่างเช่น น้ำมันดิบ, ก๊าซธรรมชาติ, พลังงานความร้อนใต้พิภพ, ทราบและกรวด, ถ่านหิน, แร่เหล็ก, แร่ดีบุก, แร่ทองแดง, แร่ทองคำ, แร่เงิน และแร่อะลูมิเนียม
- สินค้าโภคภัณฑ์พื้นฐาน ตัวอย่างเช่น ข้าว, เหลือ, ข้าวโพด, สาหร่าย และถั่วเหลือง
- อาหารและเครื่องดื่มที่ให้บริการในโรงแรม, ร้านอาหาร ทั้งที่บริโภคในร้านหรือนอกร้าน รวมถึงอาหารและเครื่องดื่มที่ส่งโดยผู้ขายอาหาร และ
- เงิน, ทองคำแท่ง และหลักทรัพย์

#### ➤ บริการที่ได้รับการยกเว้นทางภาษี

- การให้บริการทางการแพทย์
- การให้บริการสังคม เช่น บริการรับเลี้ยงเด็กกำพร้า และงานศพ
- การให้บริการส่งจดหมายโดยใช้ดวงตราไปรษณียากร (แสตมป์)
- การให้บริการด้านการเงิน
- การให้บริการด้านประกันภัย
- การให้บริการทางศาสนา
- การให้บริการด้านการศึกษา
- การให้บริการด้านศิลปะและความบันเทิง
- การให้บริการออกอากาศ ซึ่งไม่ได้ใช้เพื่อการโฆษณา
- การให้บริการขนส่งสาธารณะบนพื้นดินและพื้นน้ำ และการขนส่งทางอากาศ ภายในประเทศที่เป็นส่วนที่ให้บริการอย่างสมบูรณ์ของการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ
- การให้บริการจัดหางาน



- การให้บริการโรงแรม
- การให้บริการสาธารณะของรัฐ
- การให้บริการที่จอดรถ
- การให้บริการโทรศัพท์สาธารณะแบบหยอดเหรียญ
- การให้บริการส่งเงิน
- การให้บริการด้านอาหาร

#### 6.3.4 ภาษีอื่นๆ

##### ➤ ภาษีอาคารและที่ดิน

- อัตราร้อยละ 0.5 ของราคาประเมิน

##### ➤ ภาษีสำหรับโอนสินทรัพย์

- อัตราร้อยละ 5 ของราคาขายหรือราคาประเมิน

##### ➤ อากรแสตมป์

- ไม่เสียค่าอากรแสตมป์ สำหรับ ตราสารที่มีการเรียกเก็บเงินน้อยกว่า 500,000 รูเปียห์
- เสียค่าอากรแสตมป์ 3,000 รูเปียห์ สำหรับ เช็คไม่จำกัดมูลค่า ตราสารที่มีการเรียกเก็บเงินตั้งแต่ 500,000 – 1,000,000 รูเปียห์
- เสียค่าอากรแสตมป์ 6,000 รูเปียห์ สำหรับสัญญา (letters of agreement and other letters) ตราสารที่มีการเรียกเก็บเงินตั้งแต่ 1,000,000 รูเปียห์ขึ้นไป



## บทที่ 7

# โอกาสและศักยภาพการลงทุนไทยในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ใน สาธารณรัฐอินโดนีเซีย

### สาระสำคัญ

สินค้าที่มีศักยภาพได้แก่ อะไหล่รถยนต์ประเภท 4x2 โดยมุ่งเน้นไปยัง อะไหล่รถยนต์ที่มีการเปลี่ยนบ่อย และอะไหล่รถยนต์มูลค่าสูงที่มีมาร์จิ้นหรือ ปริมาณการสั่งซื้อที่มาก ทั้งนี้นักลงทุนควรให้ความสำคัญกับคุณภาพสินค้า การตลาด และการสร้างแบรนด์เป็นหลัก เนื่องจากล้วนเป็นปัจจัยหลักที่ ผู้บริโภคชาวอินโดนีเซียให้ความสำคัญในการตัดสินใจเลือกซื้อสินค้า ตลอดจนการเลือกวัตถุดิบชิ้นส่วนรถยนต์สำหรับการผลิตและประกอบ รถยนต์อื่นๆ

สำหรับกลยุทธ์การเจาะตลาด นักลงทุนควรมีการประกอบธุรกิจในรูปแบบ ของการร่วมทุนกับผู้ประกอบการท้องถิ่นที่มีความน่าเชื่อถือและความ เชี่ยวชาญ ทั้งในด้านการตลาด ช่องทางการจัดจำหน่าย ตลอดจนการที่ สามารถแก้ไขปัญหาเฉพาะในบางประเด็นสำหรับการประกอบธุรกิจได้ เช่น การติดต่อกับหน่วยงานภาครัฐ และต้นทุนที่สูงจากต้นทุนแฝงอื่นๆ ภายในประเทศ เป็นต้น

## 7.1 ภาพรวมอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

### 7.1.1 ภาพรวมอุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ เป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญอุตสาหกรรมหนึ่งของ อินโดนีเซีย เนื่องจากเป็นอุตสาหกรรมที่สนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ของอินโดนีเซียโดยตรง ในขณะที่ภาวะเศรษฐกิจของอินโดนีเซียมีประชากรที่มาก และมีรายได้ประชาชาติที่ขยายตัวเพิ่ม



สูงขึ้นตามลำดับ ทำให้ชาวอินโดนีเซียมีกำลังซื้อและแนวโน้มการใช้รถยนต์ที่เพิ่มสูงขึ้น อินโดนีเซียจึงเป็นอีกประเทศหนึ่งที่น่าจับตามองสำหรับการลงทุนประกอบธุรกิจประเภทชิ้นส่วนรถยนต์ เพื่อสนับสนุนการเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์ภายในประเทศดังกล่าว

ในด้านการค้าระหว่างประเทศนั้น อินโดนีเซียเป็นผู้นำเข้าสุทธิในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ โดยมีมูลค่าการนำเข้าในปี พ.ศ. 2558 ที่ 8,356.87 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และมีแหล่งนำเข้าหลักสำหรับสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ ได้แก่ ญี่ปุ่น ไทย และจีน ในขณะที่ภาคการส่งออกพบว่า ในปี พ.ศ. 2558 อินโดนีเซียมีมูลค่าการส่งออกในอุตสาหกรรมที่ 6,417.53 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยมีตลาดส่งออกหลัก ได้แก่ ญี่ปุ่น ไทย และสหรัฐ

สำหรับโครงสร้างห่วงโซ่มูลค่าการผลิตของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ พบว่า อินโดนีเซียมีจำนวนบริษัทประกอบรถยนต์ขนาดใหญ่จำนวน 20 บริษัท โดยจะมีผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ 1<sup>st</sup> Tier และ 2<sup>nd</sup> Tier เป็นผู้ป้อนชิ้นส่วนรถยนต์สำหรับการประกอบรถยนต์อีกทอดหนึ่ง นอกจากนี้ โครงสร้างอุตสาหกรรมดังกล่าวยังประกอบด้วยร้านค้าอะไหล่รถยนต์ ทั้งที่ได้และไม่ได้การรับรองจากบริษัทอะไหล่รถยนต์โดยตรงอีกด้วย

ไทยถือเป็นประเทศที่มีศักยภาพทางการแข่งขันในอุตสาหกรรมยานยนต์ประเทศหนึ่งของโลก ซึ่งรวมถึงอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ที่เป็นอุตสาหกรรมสนับสนุน ที่ผู้ประกอบการมีความชำนาญและมาตรฐานด้านการผลิตในระดับสูง อีกทั้งสามารถป้อนสินค้าที่มีคุณภาพเข้าสู่โรงงานผลิตรถยนต์ได้อย่างต่อเนื่อง ประกอบกับหากพิจารณาถึงตลาดอินโดนีเซีย พบว่า จากปัจจัยการเพิ่มขึ้นของชนชั้นกลางที่มีกำลังซื้อสูงขึ้น ทำให้จำนวนผู้ขับขี่รถยนต์ในอินโดนีเซียมีมากขึ้น อย่างไรก็ตาม อินโดนีเซียยังคงไม่พร้อมในด้านโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมทางถนนมากนัก ทำให้รถยนต์มีการเปลี่ยนอะไหล่อยู่บ่อยครั้ง จึงเป็นโอกาสของนักลงทุนไทยในการเข้าสู่ตลาดดังกล่าว

ทั้งนี้ หากพิจารณาถึงตลาดจำหน่ายรถยนต์ภายในอินโดนีเซีย พบว่า ส่วนแบ่งตลาดกว่าร้อยละ 50 ของอินโดนีเซียจะเป็นการจัดจำหน่ายรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในขณะที่อีกร้อยละ 30 จะเป็นรถยนต์ประเภทอื่น อาทิ รถปิกอัพ รถบรรทุก รถประจำทาง และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ ทั้งนี้ หากทำการจำแนกยอดการจำหน่ายประเภทรถยนต์ส่วนบุคคลของอินโดนีเซีย พบว่า ส่วนใหญ่ยอดการจัดจำหน่ายรถยนต์ส่วนบุคคลจะเป็นรถยนต์ประเภทอเนกประสงค์ 4x2 (รถยนต์อเนกประสงค์ 4 ล้อ ขับเคลื่อน 2 ล้อ) เนื่องด้วยลักษณะรถยนต์ที่คนอินโดนีเซียนิยมคือ รถยนต์



ขนาดครอบครัว (Family Car) ขนาด 5-7 ที่นั่ง ที่เหมาะกับการเดินทางเป็นกลุ่มใหญ่ ซึ่งมักเป็นรถยนต์ประเภทอเนกประสงค์ (MPVs) และรถอเนกประสงค์แบบสปอร์ต (SUV)

ดังนั้น โอกาสสำหรับนักลงทุนไทยในการเข้าสู่ตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ในอินโดนีเซีย จึงอยู่ที่ อะไหล่รถยนต์ประเภทอเนกประสงค์ 4x2 เป็นหลัก ซึ่งจากการศึกษาพบว่า ตลาดรถยนต์ของไทยและอินโดนีเซียค่อนข้างมีความแตกต่างด้านผลิตภัณฑ์พอสมควร เนื่องจากไทยเป็นประเทศที่มีการผลิตและส่งออกรถยนต์ประเภทซีดาน 4 ประตู รถกระบะและรถยนต์อีโคคาร์ ในขณะที่อินโดนีเซียจะเป็นการฐานผลิตและส่งออกรถยนต์ประเภทอเนกประสงค์เป็นหลัก ดังนั้น การผลิตสินค้าชิ้นส่วนรถยนต์ดังกล่าวจึงไม่ถือเป็นการแข่งขันกับผู้ประกอบการไทยในตลาดโลกโดยตรง นอกจากนี้ จากการที่ผู้ประกอบการไทยมีขีดความสามารถทางการแข่งขันภายในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ที่สูงที่ได้รับการยอมรับเป็นวงกว้าง จึงทำให้เป็นโอกาสหนึ่งสำหรับการเข้าสู่ตลาดและการแข่งขันในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในอินโดนีเซีย ตลอดจนไทยอาจได้รับประโยชน์ในการใช้อินโดนีเซียเป็นฐานการผลิตสินค้าอะไหล่รถยนต์ MPVs และ SUV สูตลาดต่างประเทศที่มีความต้องการเช่นเดียวกับตลาดอินโดนีเซียได้อีกด้วย

### 7.1.2 โอกาสและศักยภาพการลงทุนไทยในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

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

นอกจากนี้ สำหรับแนวโน้มสำคัญที่เป็นโอกาสสำหรับการลงทุนในอินโดนีเซีย พบว่าด้วยอินโดนีเซียมีจำนวนประชากรหนาแน่น คิดเป็นร้อยละ 40 ของประชากรในอาเซียน มีอัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจอยู่ที่ร้อยละ 6-7 ส่งผลให้มีการขยายตัวของชนชั้นกลางเพิ่มมากขึ้น ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีกำลังซื้อสินค้ายานยนต์ จึงทำให้อินโดนีเซียเป็นตลาดที่มีขนาดใหญ่ที่ยังมีความต้องการในประเทศอย่างมาก



ปัจจุบันปริมาณการผลิตรถยนต์และยานยนต์ประเภทอื่นยังไม่เพียงพอต่อความต้องการบริโภคภายในประเทศ รวมทั้งปริมาณการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่ยังไม่เพียงพอสำหรับการประกอบรถยนต์ จึงต้องมีการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์จากหลายประเทศ โดยเฉพาะจากไทย จึงเป็นโอกาสที่ดีที่ผู้ประกอบการไทยที่มีประสบการณ์ในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์มาอย่างยาวนานเข้าไปลงทุนตั้งโรงงานในอินโดนีเซีย เพื่อรองรับการผลิตยานยนต์ของค่ายรถยนต์ที่ต่าง ๆ ที่ย้ายฐานการผลิตเข้าไปลงทุน

## 7.2 สถิติด้านการค้า การลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

### 7.2.1 การค้าสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์

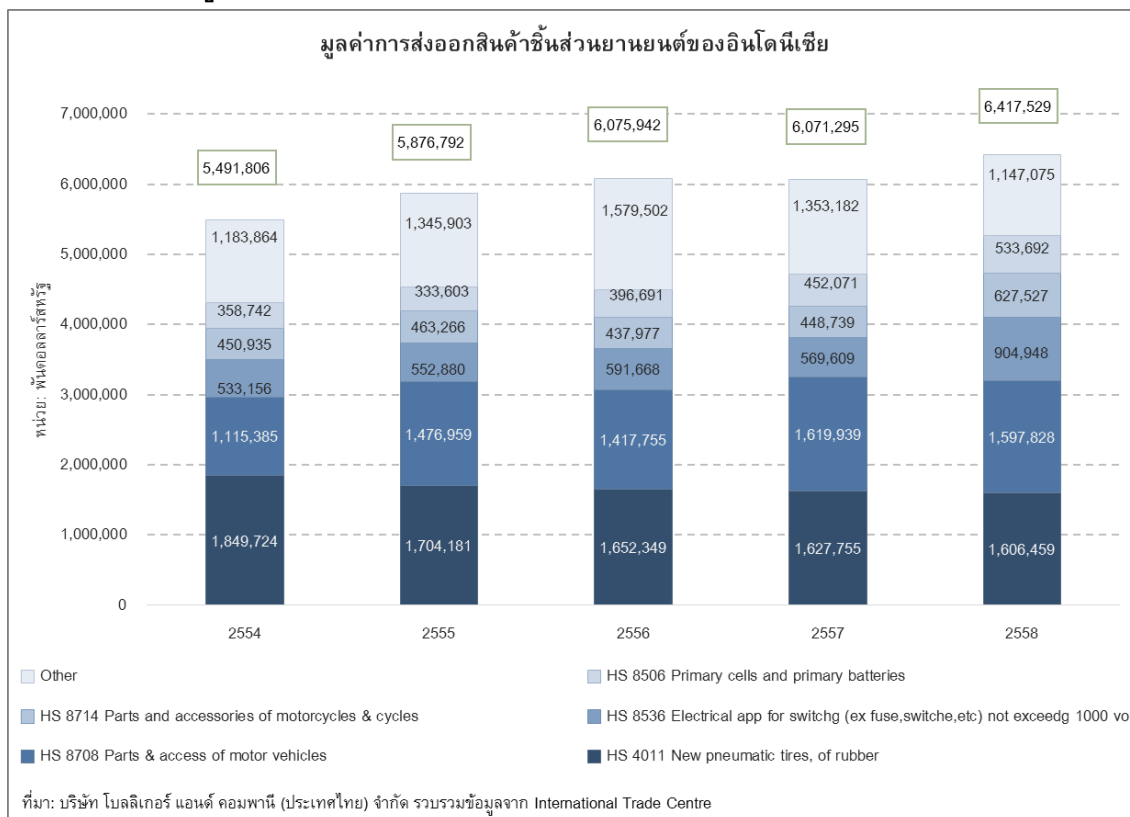
#### ภาคการส่งออก

สถิติการส่งออกสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ของอินโดนีเซีย สามารถแสดงได้ในภาพที่ 7-1 และ ภาพที่ 7-2 ตามลำดับ ซึ่งซึ่งจะเห็นได้ว่าอินโดนีเซีย เป็นประเทศผู้นำเข้าสุทธิสินค้า อย่างไรก็ตาม สำหรับภาคการส่งออก พบว่า สินค้าชิ้นส่วนยานยนต์มีมูลค่าการส่งออกที่ 6,417.53 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2558 โดยสินค้าที่มีมูลค่าการส่งออกสูงสุด คือ ยางรถยนต์ มีมูลค่าการส่งออกที่ 1,606.46 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 25.03 ของการส่งออกในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์รองลงมาคือ ชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 24.90) และ อุปกรณ์ไฟฟ้าในรถยนต์ (ร้อยละ 14.10)





ภาพที่ 7-1 มูลค่าการส่งออกสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ของอินโดนีเซีย จำแนกตามรายสินค้า

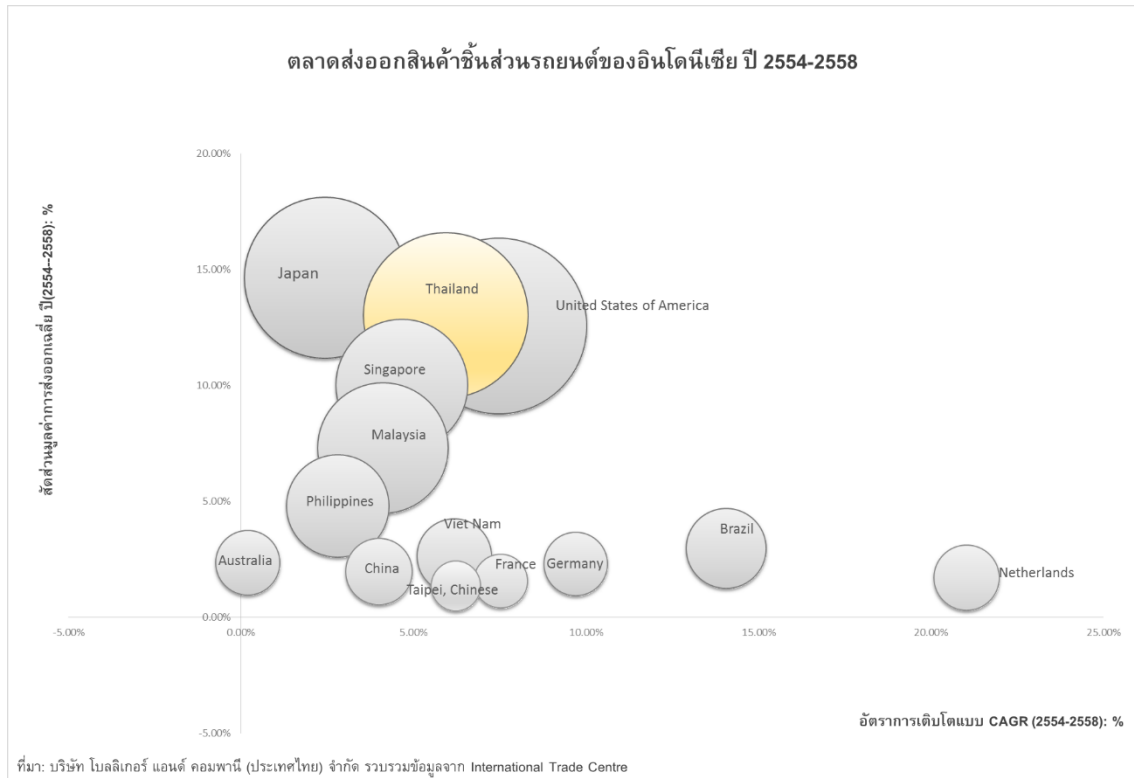


ที่มา: บริษัท โบลีเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมข้อมูลจาก International Trade Centre

ในขณะที่หากพิจารณาถึงตลาดส่งออกสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ของอินโดนีเซียนั้น ญี่ปุ่นเป็นตลาดส่งออกสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ของอินโดนีเซียที่มีมูลค่ามากที่สุด โดยมีมูลค่าการส่งออกที่ 756 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14.66 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมด รองลงมา ได้แก่ ไทย (ร้อยละ 13.04) สหรัฐฯ (ร้อยละ 12.57) สิงคโปร์ (ร้อยละ 10.02) และมาเลเซีย (ร้อยละ 7.31) สำหรับอัตราการเติบโตของการส่งออก พบว่า เนเธอร์แลนด์เป็นตลาดที่มีอัตราการเติบโตของการส่งออกมากที่สุดที่ร้อยละ 21.03 รองลงมาได้แก่ บราซิล และเยอรมนี



ภาพที่ 7-2 ตลาดส่งออกสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ของอินโดนีเซีย



หมายเหตุ: ขนาดของ Bubble หมายถึง มูลค่าส่งออกปี พ.ศ.2558

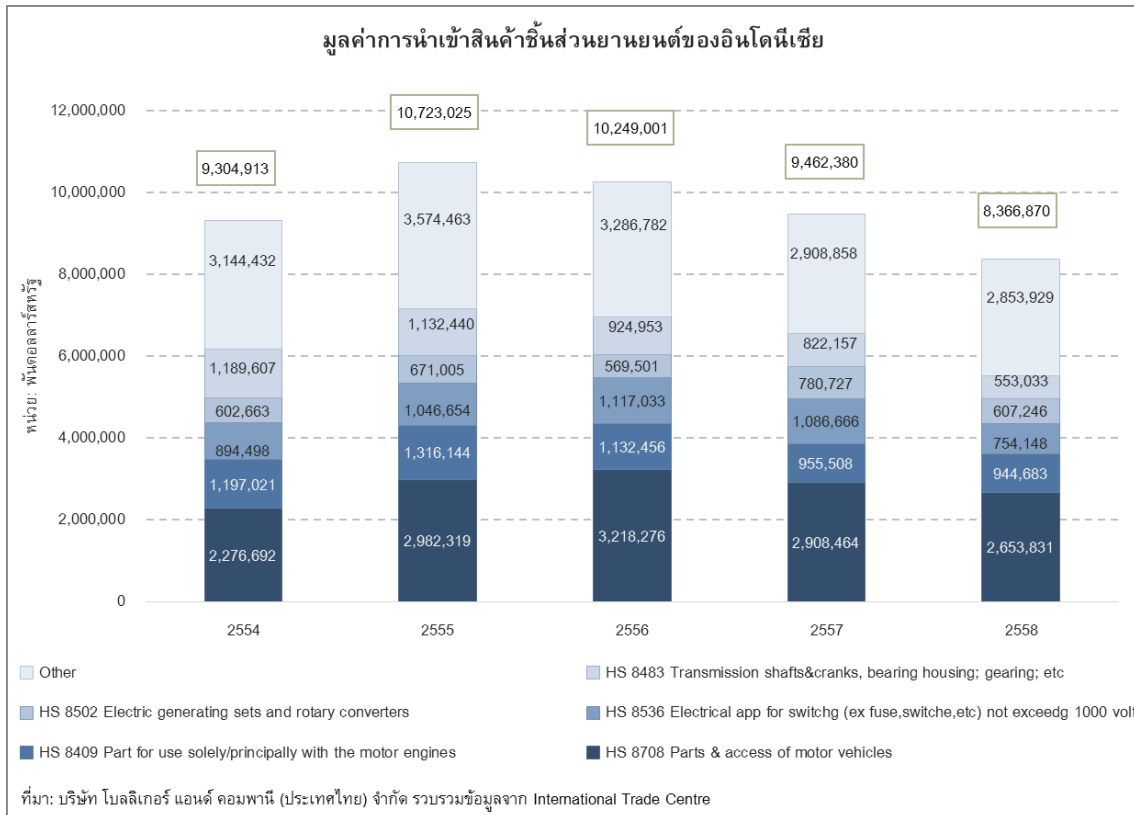
ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมข้อมูลจาก International Trade Centre

### ภาคการนำเข้า

สถิติการนำเข้าสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ของอินโดนีเซีย สามารถแสดงได้ในภาพที่ 7-3 และภาพที่ 7-4 ตามลำดับ ซึ่งพบว่า ในปี 2558 อินโดนีเซียมีมูลค่าการนำเข้าที่ 8,356.87 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยสินค้าที่มีมูลค่าการนำเข้าสูงที่สุด คือ ชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ โดยมีมูลค่าการนำเข้าที่ 2,653.83 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 31.72 ของการนำเข้าในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์รองลงมาคือ ส่วนประกอบเครื่องยนต์ (ร้อยละ 11.29) และ อุปกรณ์ไฟฟ้าในรถยนต์ (ร้อยละ 9.01)



ภาพที่ 7-3 มูลค่าการนำเข้าสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ของอินโดนีเซีย จำแนกตามรายสินค้า

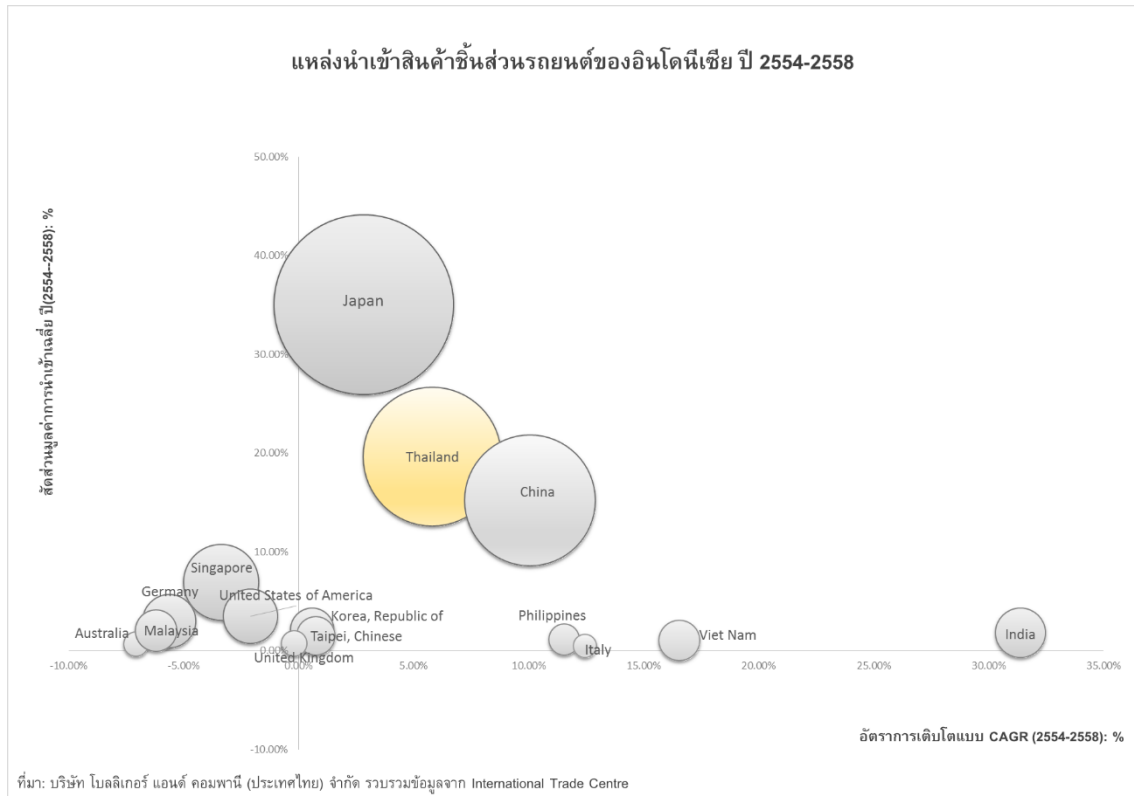


ที่มา: บริษัท โบลีเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมข้อมูลจาก International Trade Centre

เมื่อพิจารณาถึงแหล่งนำเข้าสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ของอินโดนีเซียนั้น ญี่ปุ่น เป็นแหล่งนำเข้าสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ของอินโดนีเซียที่มีมูลค่ามากที่สุด โดยมีมูลค่าการนำเข้าที่ 2,453.07 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 35.05 ของมูลค่าการนำเข้าทั้งหมด รองลงมาได้แก่ ไทย และจีน ที่มีสัดส่วนมูลค่าการนำเข้าที่ร้อยละ 19.65 และ 15.20 ตามลำดับ สำหรับอัตราการเติบโตของการนำเข้า พบว่า อินเดียนั้นเป็นตลาดที่มีอัตราการเติบโตของการนำเข้ามากที่สุดที่ร้อยละ 31.38 รองลงมาได้แก่ เวียดนาม และอิตาลี



ภาพที่ 7-4 แหล่งนำเข้าสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ของอินโดนีเซีย



หมายเหตุ: ขนาดของ Bubble หมายถึง มูลค่าส่งออกปี พ.ศ.2558

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

## 7.2.2 การลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

ในด้านการลงทุน อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่น่าสนใจของนักลงทุนต่างชาติ โดยเฉพาะบริษัทผู้ผลิตและประกอบรถยนต์สัญชาติญี่ปุ่น เกาหลี และสหรัฐอเมริกา ได้มีการเข้ามาลงทุนจัดตั้งฐานการผลิตและประกอบรถยนต์ในอินโดนีเซียเป็นจำนวนมาก โดยในปี พ.ศ. 2558 มีนักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์มากที่สุดจำนวน 758 โครงการ เป็นมูลค่าเงินลงทุนรวม 1,757.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเมื่อพิจารณามูลค่าการลงทุนในหลายปีก่อนหน้า (ย้อนกลับไปในปี พ.ศ. 2553) จะพบว่า การลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของอินโดนีเซีย มีการเติบโตอย่างก้าวกระโดดจากการเข้ามาลงทุนของชาวต่างชาติ



## ตารางที่ 7-1 สถิติจำนวนและมูลค่าโครงการลงทุนของชาวต่างชาติที่เข้ามาลงทุนใน อินโดนีเซีย

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
Million US\$											
<b>I</b>	<b>Primary Sector</b>	<b>428</b>	<b>3,033.9</b>	<b>713</b>	<b>4,883.2</b>	<b>734</b>	<b>5,933.1</b>	<b>1,467</b>	<b>6,471.8</b>	<b>977</b>	<b>6,991.3</b>
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
<b>II</b>	<b>Secondary Sector</b>	<b>1,091</b>	<b>3,337.3</b>	<b>1,643</b>	<b>6,789.6</b>	<b>1,714</b>	<b>11,770.0</b>	<b>3,322</b>	<b>15,858.8</b>	<b>3,075</b>	<b>13,019.3</b>
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
<b>III</b>	<b>Tertiary Sector</b>	<b>1,557</b>	<b>9,843.6</b>	<b>1,986</b>	<b>7,801.7</b>	<b>2,131</b>	<b>6,861.7</b>	<b>4,823</b>	<b>6,286.9</b>	<b>4,833</b>	<b>8,519.2</b>
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
<b>Total</b>		<b>3,076</b>	<b>16,214.8</b>	<b>4,342</b>	<b>19,474.5</b>	<b>4,579</b>	<b>24,564.7</b>	<b>9,612</b>	<b>28,617.5</b>	<b>8,885</b>	<b>28,529.7</b>

**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)

### 7.3 พื้นที่ที่มีศักยภาพในการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ใน สาธารณรัฐอินโดนีเซีย

#### 7.3.1 พื้นที่ที่มีศักยภาพ

สำหรับพื้นที่ที่น่าสนใจในการเข้าไปลงทุนและประกอบธุรกิจโรงงานผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในอินโดนีเซีย ได้แก่ เกาะชวา และเกาะสุมาตรา



## ➤ เกาะชวา

พื้นที่เกาะชวามีประชากรอาศัยมากที่สุด มีกรุงจาการ์ตาเป็นเมืองหลวง และเป็นพื้นที่ที่มีระดับการพัฒนาในโครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภค รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่เอื้อต่อการเข้าไปจัดตั้งโรงงานผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งต้องมีการพึ่งพาในปัจจัยดังกล่าวข้างต้นในการดำเนินการผลิตอยู่มาก โดยพื้นที่ที่มีความน่าสนใจสำหรับการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ได้แก่ พื้นที่ชวาตะวันตก (West Java) และพื้นที่ชวากลาง (Central Java)

ภาพที่ 7-5 แผนที่พื้นที่เกาะชวา ของอินโดนีเซีย



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

สำหรับผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์อินโดนีเซียนั้น เกือบทั้งหมดกระจุกตัวอยู่ในพื้นที่เกาะชวา โดยกระจายอยู่ใน 3 พื้นที่หลัก คือ พื้นที่ทางฝั่งตะวันตกของเกาะชวา พื้นที่ตอนกลางของเกาะชวา และพื้นที่ทางฝั่งตะวันออกของเกาะชวา

ในพื้นที่ทางฝั่งตะวันตกของเกาะชวา ถือเป็นพื้นที่หลักที่มีนักลงทุนเข้าไปลงทุนมากที่สุด โดยบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่วนใหญ่เข้าไปจัดตั้งโรงงานในบริเวณกรุงจาการ์ตา การางัง เบกาซี บันดุง แทงการัง รวมไปถึงปรัวาการ์ตา และมีส่วนน้อยที่เข้าไปจัดตั้งธุรกิจที่เมืองเซรัง รายชื่อบริษัทที่เข้าไปลงทุน ได้แก่ PT. Astra Daihatsu Motor, PT. Astra Otoparts, PT. AT Indonesia (หรือ PT. Astra Toyota Indonesia) รายละเอียดข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดชวาตะวันตก (West Java) เป็นไปดังตารางที่ 7-2



## ตารางที่ 7-2 ข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดชวาตะวันตก

ข้อมูลพื้นฐาน	รายละเอียด
เมืองหลัก	บันดุง
เขตแดน	ทิศเหนือ: ทะเลชวา (Java Sea), จาร์กาทา ทิศใต้: ทะเลอินโดนีเซีย (Indonesian Sea) ทิศตะวันออก: จังหวัดชวากลาง (Central Java) ทิศตะวันตก: เมืองบันเตน (Banten)
พื้นที่	29,276.72 km <sup>2</sup>
Gross Regional Domestic Product (GRDP)	IDR 386.84 พันล้าน (ข้อมูล ณ ปี 2556)
สนามบิน	Husein Sastranegara Airport, Nusa Wiru และ Penggung Airport
ทางหลวง	State Highway (1,140.69 km) Provincial Highway (2,199.18 km) District/City Road (22,726.67 km)
ท่าเรือ	Astanajayapura Port, Bondet Port, Brondong Indramayu Port, Cirebon Port, Gebang Port, Indramayu Port, Arjuna Terminal Special Port, Dadap Juntiyuat Indramayu Special Port, Pertamina Balongan Special Port และ Pangandaran Port
เขตอุตสาหกรรม	Cibinong Center Industrial Estate Daya Kencanasia Industrial Park East Jakarta Industrial Park Jababeka Industrial Estate-Cikarang Karawang International Industrial City Gobel Industrial Zone, Lion Industrial Zone Mitra karawang Industrial Zone Rancaekek Industrial Zone, Sentul Industrial Zone Lippo Cikarang, Marunda Center, MM2100 Industrial Town Patria Manunggal Industrial Estate, Suryacipta City of Industry Greenland International Industrial City Indonesia Cina Integrated Industrial Zone Kota Bukit Indah Industrial City
ค่าแรงขั้นต่ำ	IDR 1,131,862 / เดือน (ข้อมูล ณ ปี 2558)

ที่มา: The Investment Coordinating Board of the Republic of Indonesia (BKPM)



ในพื้นที่ตอนกลางของเกาะชวา มีเพียงผู้ประกอบการส่วนน้อยที่เข้าไปลงทุน โดย PT. Armada Indah Agung เข้าไปลงทุนผลิตกระดาษนิรภัย และ PT. Mekar Armada Jaya เข้าไปลงทุนผลิตโครมยนต์ และส่วนประกอบต่างๆ ในเมืองมาเกลัง (Magelang) รายละเอียดข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดชวากลาง (Central Java) เป็นไปดังตารางที่ 7-3

ตารางที่ 7-3 ข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดชวากลาง

ข้อมูลพื้นฐาน	รายละเอียด
เมืองหลัก	เซมารัง
เขตแดน	ทิศเหนือ: ทะเลชวา (Java Sea) ทิศใต้: ทะเลอินโดนีเซีย (Indonesian Sea) และเขตพิเศษยกยอการ์ตา ทิศตะวันออก: จังหวัดชวาตะวันออก (East Java) ทิศตะวันตก: จังหวัดชวาตะวันตก (West Java)
พื้นที่	32,500 km <sup>2</sup>
Gross Regional Domestic Product (GRDP)	IDR 223.1 พันล้าน (ข้อมูล ณ ปี 2556)
สนามบิน	Achmad Yani Airport (เมือง Semarang) , Tunggul Wulung Airport (เขต Cilacap) , Dewadaru Airport di Jepara and Adi Sumarmo Airport (เขต Solo)
ทางหลวง	State Highway(1,390.57 km) Provincial Highway (2,565.62 km) District/City Road (22.458,95 km)
ท่าเรือ	Pekalongan Port และTanjung Emas Port (เขต Semarang เป็นท่าเรือขนส่งในประเทศและระหว่างประเทศ) รวมถึงท่าเรืออื่นๆ อาทิ Tegal Port, Port of Tanjung Intan, Port of Rembang, Widuri Terminal Special Ports, Karimunjawa Port, Juwana Ports, Jepara Port, Brebes Port, Batang Port, PT Pelabuhan Ratu Sibolga Raya, PT Antam Special Port และ Pertamina Special Port
เขตอุตสาหกรรม	Candi Semarang Industrial Zone Kawasan Industri Terboyo Industrial Zone Tugu Wijayakusuma Industrial Zone Wonogiri Industrial Zone LIK Bugangan Baru Semarang BSB Bonded Zone Tanjung Emas Export Processing Zone.
ค่าแรงขั้นต่ำ	IDR 1.1 ล้าน / เดือน (ข้อมูล ณ ปี 2558)

ที่มา: The Investment Coordinating Board of the Republic of Indonesia (BKPM)





ในพื้นที่ทางฝั่งตะวันออกของเกาะชวา มีผู้ประกอบการเข้าไปลงทุนในเมืองสุราบายา 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. รายละเอียดข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดชวาตะวันออก (East Java) เป็นไปดังตารางที่ 7-4

ตารางที่ 7-4 ข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดชวาตะวันออก

ข้อมูลพื้นฐาน	รายละเอียด
เมืองหลัก	สุราบายา
เขตแดน	ทิศเหนือ: ทะเลชวา (Java Sea) ทิศใต้: ทะเลอินโดนีเซีย (Indonesian Sea) ทิศตะวันออก: จังหวัดบาหลี่ (Bali) ทิศตะวันตก: จังหวัดชวากลาง (Central Java)
พื้นที่	48,258 km <sup>2</sup>
Gross Regional Domestic Product (GRDP)	IDR 419.43 พันล้าน (ข้อมูล ณ ปี 2556)
สนามบิน	Abdurrachman Saleh Airport, Bawean Airport, Blimbingsari Airport, Juanda Airport, Notohdingoro Airport และ Trunojoyo Airport.
ทางหลวง	Provincial Highway 1,760.91 km
ท่าเรือ	รวมทั้งสิ้น 33 แห่ง Bawean Port, Besuki Port, Branta Port, Gresik Port, Kalianget Port, Kalibuntu Port, Kangean Port, Office Port of Kesyahbandaran and Authority Port of Probolinggo, Port Operator Unit Office of Brondong, Lekok Port, Masalemba Port, Mimbo Port, Panarukan Port, Pasean Port, Pasir Putih Port, Pasuruan Port, Kalbut Port, Tanjung Perak Port, Pengerungan Port, Nusantara Fishery Port of Brondong, Job Petrochina Pertamina Port, PT Paiton Energy Power Plant Port, PT Garam Kalianget Port, PT Pacific Petrochemical Indotama Port, PT Petrokimia Gresik Port, PT Pupuk Sriwijaya Port, PT Semen Gresik Tuban Port, Sapudi Port, Sepekan Port, Tanjung Wangi Port, Telaga Biru Port, Port of Sepuluh Working Area, Dan Port of Sampang Working Area
เขตอุตสาหกรรม	Surabaya Industrial Estate Rungkut (SIER) Pasuruan Industrial Estate Rembang (PIER) Maspion Industrial Zone Gresik Industrial Zone (KIG) Ngoro Industri Persada (NIP)

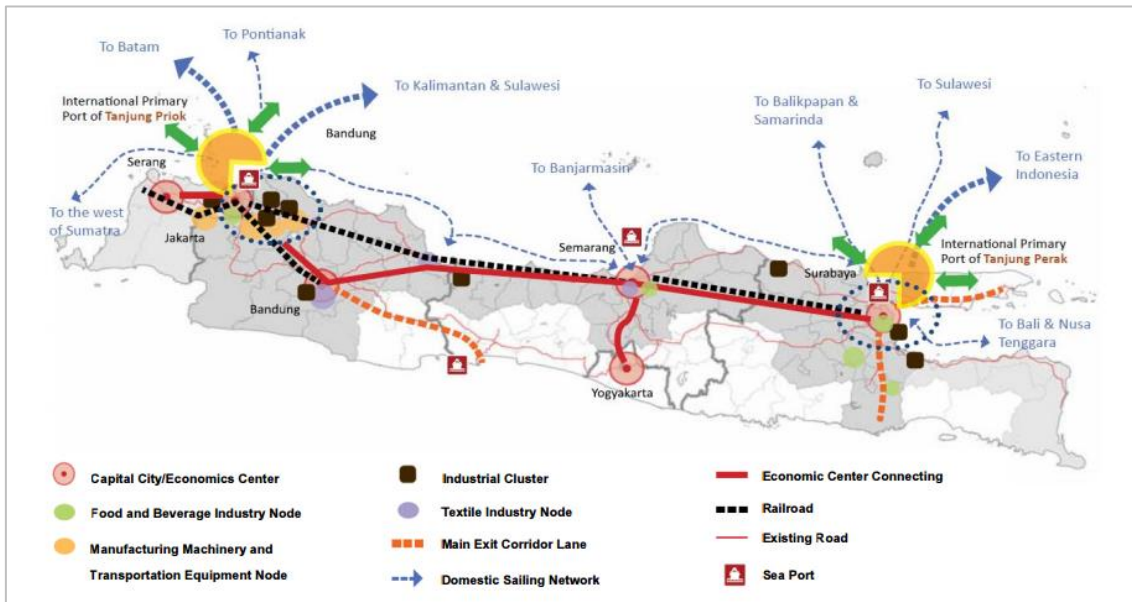


ข้อมูลพื้นฐาน	รายละเอียด
	Lamongan Integrated Shorebase (LIS)
ค่าแรงขั้นต่ำ	IDR 1.15 ล้าน / เดือน (ข้อมูล ณ ปี 2558)

ที่มา: The Investment Coordinating Board of the Republic of Indonesia (BKPM)

ทั้งนี้ สำหรับพื้นที่เกาะชวาได้ถูกกำหนดเป็นพื้นที่หนึ่งสำหรับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจของอินโดนีเซียทั้ง 6 แห่ง ภายใต้แผนการเร่งและขยายการพัฒนาเศรษฐกิจของอินโดนีเซีย 2554-2568 โดยเป็นการมุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจและศูนย์กลางการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมและบริการของประเทศ ซึ่งภาพที่ 7-3 จะแสดงถึงรายละเอียดโครงสร้างพื้นฐานภายใต้แผนการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจชวา

### ภาพที่ 7-6 ระเบียงเศรษฐกิจชวา (Java Economic Corridor)



ที่มา: Master Plan for Acceleration and Expansion of Indonesia Economic Development 2011-2025 (2011)

### ➤ เกาะสุมาตรา

พื้นที่อีกแห่งที่ผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์อาจเข้าไปจัดตั้งโรงงานและธุรกิจในอินโดนีเซีย คือพื้นที่เกาะสุมาตรา ทั้งนี้ เกาะดังกล่าวเป็นเกาะที่เป็นแหล่งการทำเหมืองแร่ขนาดใหญ่ของประเทศ โดยเฉพาะทางตอนเหนือและตอนกลางของประเทศ ด้วยเหตุนี้ การเข้าไปจัดตั้งโรงงานผลิตชิ้นส่วน โดยเฉพาะอย่างยิ่งชิ้นส่วนเครื่องจักรทางการเกษตรและยานยนต์ในการทำการเกษตร ในพื้นที่แห่งนี้ ถือว่ามีโอกาสอยู่เช่นกัน นอกจากนี้ ในพื้นที่เกาะสุมาตรายังเป็นแหล่งแร่เหล็ก (Iron Steel) แห่งหนึ่งของอินโดนีเซีย ซึ่งเชื่อได้ว่าจะมีส่วนสนับสนุนการลงทุนใน



อุตสาหกรรมสนับสนุน เช่น อุตสาหกรรมเหล็กและเหล็กกล้า ซึ่งเป็นวัตถุดิบในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ต่อไปได้

อย่างไรก็ดี ด้วยระดับความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภค รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ในเกาะสุมาตราอาจจะมีได้มีระดับความพร้อมหรือความเอื้ออำนวยที่เทียบเท่ากับพื้นที่ในเกาะชวา โดยเฉพาะทางตอนเหนือของเกาะสุมาตรา จึงทำให้การลงทุนที่อาจเป็นไปได้ จะต้องเป็นการลงทุนในพื้นที่ทางตอนใต้ของเกาะสุมาตรา เช่น บริเวณจังหวัดสุมาตราใต้ (South Sumatra) จังหวัดจัมบี (Jambi) เป็นต้น

สำหรับผู้ประกอบการรายสำคัญในพื้นที่ พบว่า ปัจจุบันยังไม่พบข้อมูลว่ามีผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมยานยนต์หรือชิ้นส่วนยานยนต์รายสำคัญรายใดเข้าไปจัดตั้งโรงงานในพื้นที่ของเกาะสุมาตรา ถึงแม้เกาะดังกล่าวจะไม่ห่างจากเกาะชวามากนัก แต่เนื่องด้วยลักษณะการลงทุนในอุตสาหกรรมที่กระจุกตัวอยู่แต่ในเกาะชวา จึงทำให้การลงทุนในเกาะสุมาตรายังมีอยู่น้อยสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ อย่างไรก็ตาม ธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เช่น ศูนย์จัดจำหน่ายรถยนต์/จักรยานยนต์ หรือธุรกิจซ่อมบำรุงรถยนต์/จักรยานยนต์ โดยผู้ประกอบการรายย่อย มีการเข้าไปลงทุนอยู่บ้างแล้ว

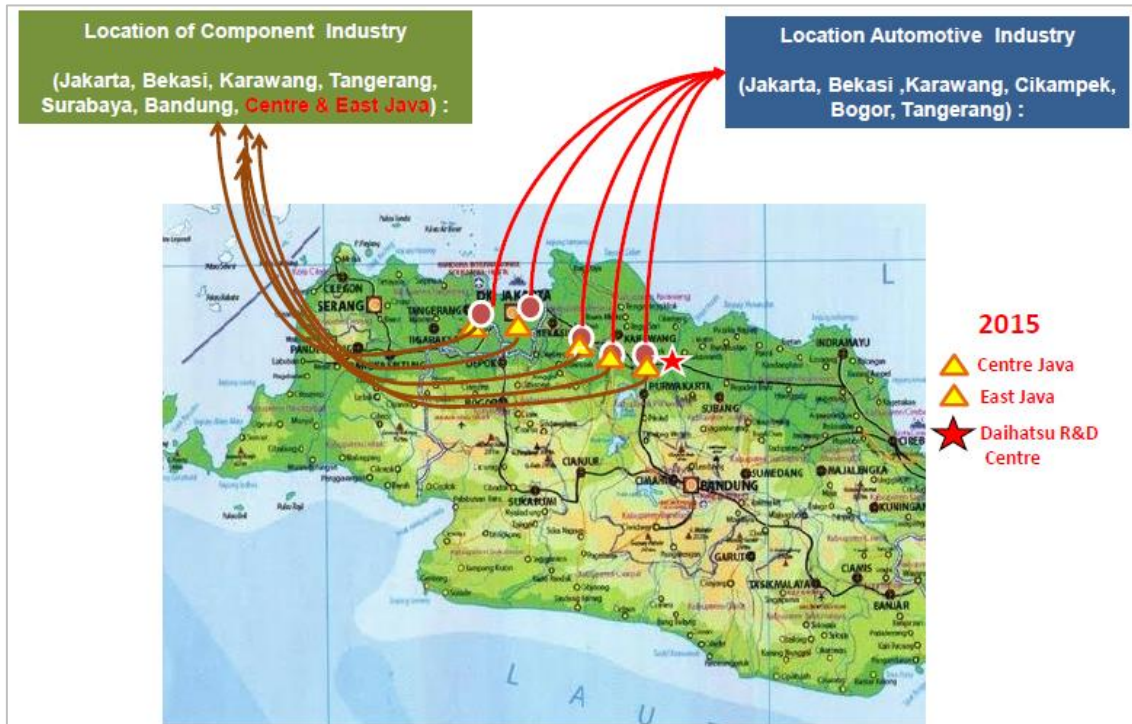
### 7.3.2 พื้นที่เป้าหมาย

พื้นที่ที่เหมาะสมแก่การเข้าไปลงทุนของพื้นที่เกาะชวา และเป็นพื้นที่ที่น่าสนใจ (Attractive Area) คือ พื้นที่ชวาตะวันตก (West Java) และพื้นที่ชวากลาง (Central Java) โดยมีเมืองที่น่าสนใจ ได้แก่ เมืองจาการ์ตา (Jakarta) เมืองเบกาซี (Bekasi) เมืองการาวัง (Karawang) เมืองทันเกอร์ัง (Tangerang) จากการที่พื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่ที่มีผู้ประกอบการรถยนต์ โดยเฉพาะบริษัทรถยนต์ต่างชาติ เข้าไปจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ของบริษัทเป็นฐานการประกอบยานยนต์อยู่มากพอสมควร จึงทำให้ต้นทุนในการขนส่งสินค้า (ชิ้นส่วน) เพื่อป้อนให้กับโรงงานประกอบยานยนต์ดังกล่าวไม่สูงนัก และสะดวกแก่การคมนาคมขนส่งอีกด้วย โดยตัวอย่างบริษัทที่มีการตั้งฐานการผลิตในพื้นที่ดังกล่าว ได้แก่ ได้แก่ PT Astra Daihatsu Motor, PT Astra Otoparts และ PT. AT Indonesia (หรือ PT. Astra Toyota Indonesia)

ฐานการผลิตเป้าหมายสำหรับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในอินโดนีเซียเป็นไปดังภาพที่ 7-7



### ภาพที่ 7-7 ฐานการผลิตเป้าหมายสำหรับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในอินโดนีเซีย

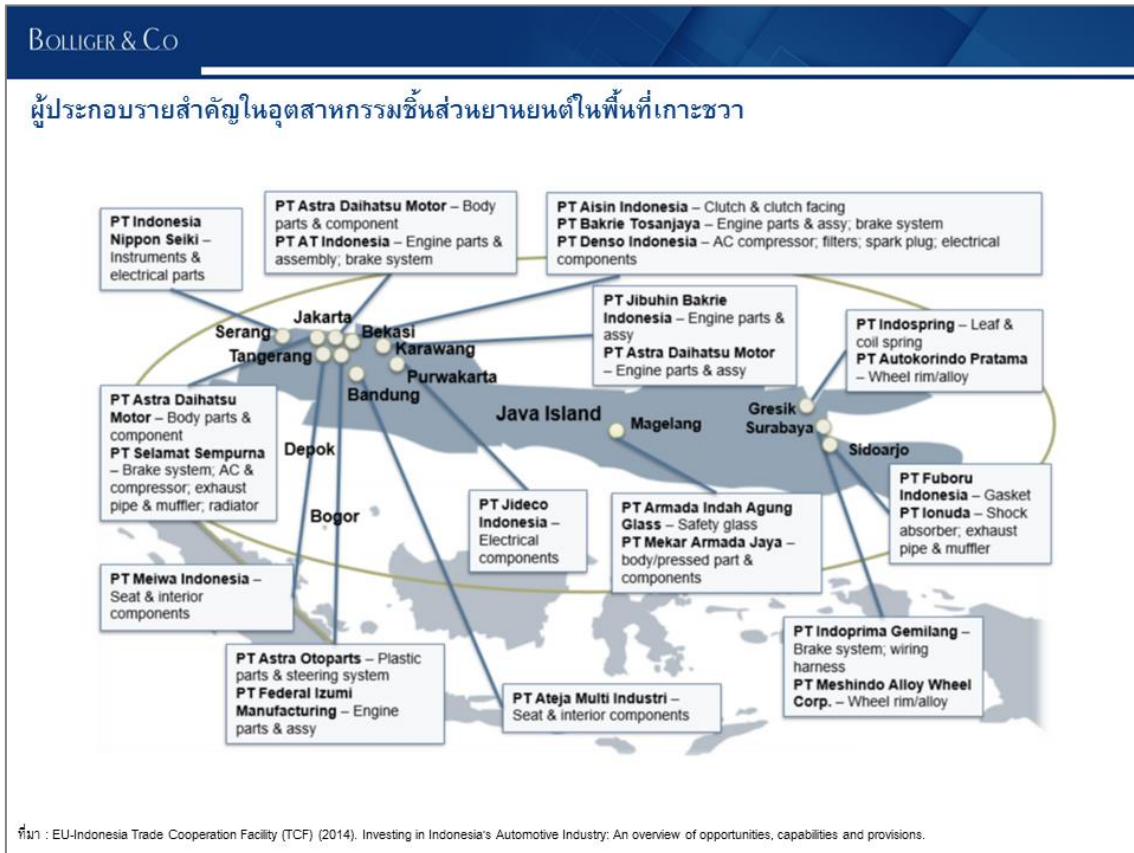


ที่มา: GAIKINDO

สำหรับผู้ประกอบรายสำคัญในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในพื้นที่เกาะชวา สามารถแสดงได้ดังภาพที่ 7-8



ภาพที่ 7-8 ผู้ประกอบรายสำคัญในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในพื้นที่เกาะชวา

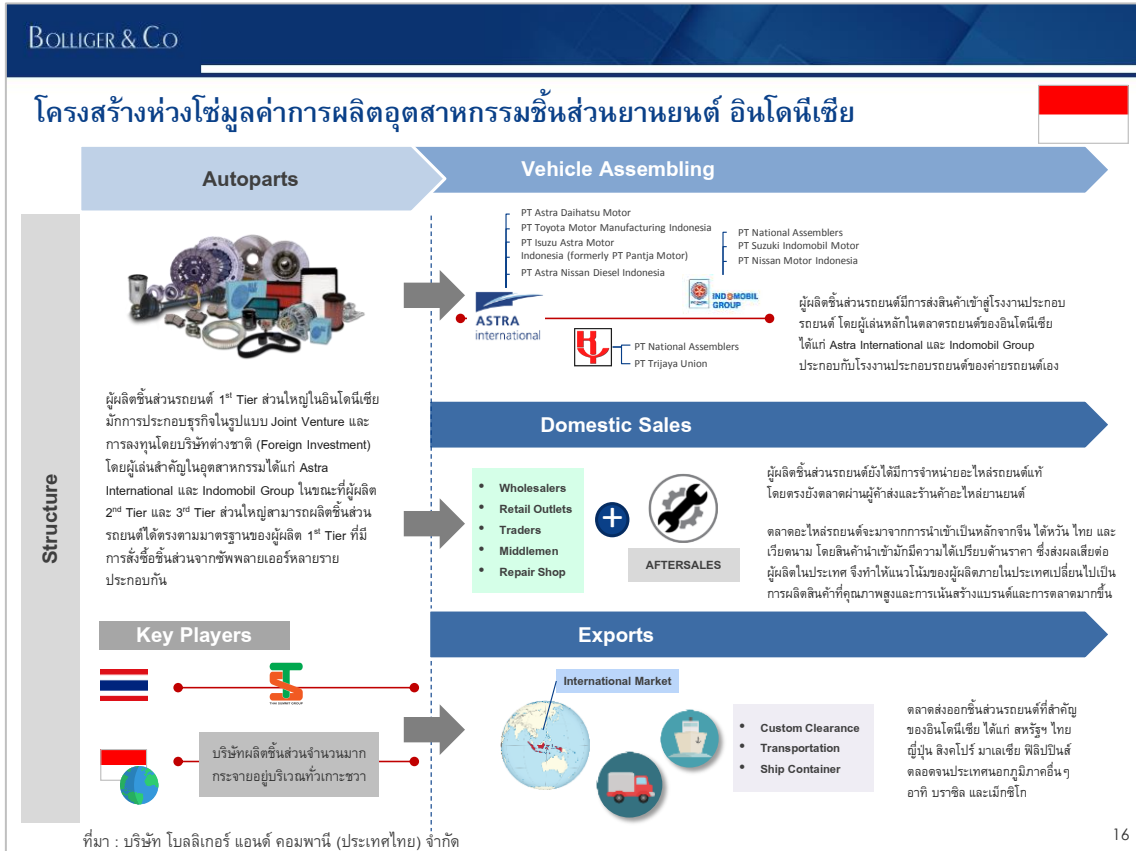


7.4 วิเคราะห์ห่วงโซ่มูลค่าการผลิตอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

โครงสร้างห่วงโซ่มูลค่าการผลิตอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของอินโดนีเซีย เป็นไปดังภาพที่ 7-9



ภาพที่ 7-9 ห่วงโซ่มูลค่าการผลิตอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของอินโดนีเซีย



ที่มา : บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด

7.4.1 ผู้เล่นสำคัญในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

ผู้ประกอบการชิ้นส่วนยานยนต์ในอินโดนีเซีย ประกอบด้วยผู้ผลิตสินค้าจำนวนมากกระจายอยู่บริเวณพื้นที่เกาะชวา โดยมีโรงงานผลิตในแต่ละประเภทของชิ้นส่วนยานยนต์ และส่วนใหญ่เป็นบริษัทที่มีการถือหุ้นโดยชาวต่างชาติ ทั้งนี้ ตัวอย่างบริษัทผู้เล่นสำคัญภายในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของอินโดนีเซีย สามารถแสดงได้ดังตารางที่ 7-5

ตารางที่ 7-5 ผู้เล่นสำคัญในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของอินโดนีเซีย จำแนกตามรายการสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีการผลิต

รายการสินค้า	ตัวอย่างบริษัท
Dies, Jig and Stamping	PT Dharma Precision Parts PT Fuji Technica Indonesia PT Kyoda Mas Mulia PT Metindo Era Sakti



รายการสินค้า	ตัวอย่างบริษัท
	PT Pamindo Tiga T PT Waja Kamajaya Sentosa
Frame / Chasis	PT Gemela Kempa Daya PT Yudistira Utama Indonesia
Axle	PT Hydraxle Perkasa PT Inti Ganda Perdana PT Waja Kamajaya Sentosa
Shock Absorber	PT Ionnda PT Kayaba Indonesia PT Showa Indonesia Mfg.
Leaf and Coil Spring	PT Chuhatsu PT Indospring Tbk. PT Muarateweh Spring
Brake System	PT AT Indonesia PT Bakrie Tosanjaya PT Braja Mukti Cakra PT Chemco Harapan Nusantara PT Indoprime Gemilang PT Indofacing Indonesia PT MK Prima Indonesia PT Pakarti Riken Indonesia PT Sanoh Indonesia PT Selamat Sempurna Tbk. PT Tri Dharma Wisesa PT Waja Kamajaya Sentosa
AC, Compressor, Evaporator	PT Denso Indonesia PT Selamat Sempurna
Safety Belt	PT Autoliv Indonesia PT Sungwoo Indonesia
Engine Part/ Assy	PT AT Indonesia PT Astra Daihatsu Motor PT Astra Otoparts Div Nusa Metal PT Bakrie Tosanjaya PT Baninusa Indonesia PT Edico Utama PT Federal Izumi Manufacturing



รายการสินค้า	ตัวอย่างบริษัท
	PT Federal Nittan Industries PT Honda Prospect Motor PT Jibuhin Bakrie Indonesia PT Mitsubishi Krama Yudha Motor Mfg. PT Pakarti Riken Indonesia PT Toyota Motor Mfg. Indonesia PT Wahana Eka Paramitra
Clutch and Clutch Facing	PT Aisin Indonesia PT Exedy Indonesia PT Indofacing Indonesia
Filters	PT Andhi Chandra Automotive Product Tbk. PT Buanatama Metalindo PT Denso Indonesia PT Duta Nichirindo Pratama PT FSCM Manufacturing Indonesia PT HRL International PT Panata Jaya Mandiri PT Selamat Sempurna Tbk.
Gasket	PT HRL International PT NHK Gasket PT Nichias Leakless Telison Gasket Mfg. PT Nichias Rockwool Indonesia PT Partuni Perdana
Exhaust Pipe and Muffler	PT Cipta Saksama Indonesia PT Ionuda PT Pamindo Tiga T PT Selamat Sempurna Tbk.
Body / Pressed Part and Components	PT Astra Daihatsu Motor PT Dharma Polimetal PT General Motors Indonesia PT Honda Prospect Motor PT Inti Pantja Press Industri PT Inti Polymetal PT Kyoda Mas Mulia PT Mekar Amanda Jaya PT Mitsubishi Krama Yudha Motor Mfg.





รายการสินค้า	ตัวอย่างบริษัท
	PT Pamindo Tiga T PT Subur Djaja Teguh PT Sugity Creative PT Toyota Motor Mfg. Indonesia PT Waja Kamajaya Sentosa PT Yudistira Utama Indonesia
Rubber Parts	PT Arai Rubber Seal Indonesia PT IRC Inoac Indonesia PT Indokarlo Perkasa PT Pong Codan Indonesia PT Yamatogomu Indonesia PT Bando Indonesia PT Kotobukiya Indo Classic Industries
Wheel Rim / Alloy	PT Bangun Sarana Alloy PT Excel Metal Industry PT Pakoakuina PT Inkoasku PT Palingda Nasional PT Mesindo Alloy Wheel Corp.
Speedometer	PT Indo VDO Instrument
Spark Plug	PT Denso Indonesia PT Multi Prima Sejahtera PT NGK Busi Indonesia
Radiator	PT Central Karya Megah Utama PT Denso Indonesia PT Selamat Sempurna Tbk. PT Three Star Indonesia
Transmission	PT Honda Prospect Motor PT Wahana Eka Oaramitra
Wiring Harness	PT EDS Manufacturing Indonesia PT Delphi Automotive Systems Indonesia PT Indoprima Gemilang PT Sumi Indo Wiring Systems
Electrical Component	PT Denso Indonesia PT Ekamitra Jayatama PT Hamaden Indonesia Mfg.



รายการสินค้า	ตัวอย่างบริษัท
	PT Ichikoh Indonesia PT Indoniles Electronic Parts PT Jideco Indonesia PT Kyoda Mas Mulia PT Lippo Melco Autp Parts PT Mitsuba Indonesia PT Nikko Cahaya Electric
Seat and Interior Components	PT Abadi Barindo Autotech PT Ateja Multi Industri PT Indosafety Sentosa Industry PT Karya Bahana Berlian PT Meiwa Indonesia PT Mastrotto Indonesia
Plastic Parts / Accessories	PT Astra Otoparts Div Adiwara Plastik PT Cipta Kreasi Prima Muda PT Dasa Windu Agung PT Ekamitra Jayatama PT Frina Lestari Nusantara PT Ichikoh Indonesia PT 3M Indonesia PT Meiwa Indonesia PT Sugity Creative PT Usra Tampi Indonesia PT WIKA Intrade
Steering System	PT Astra Otoparts Div Adiwara Plastik PT Dasa Windu Agung PT Honda Prospect Motor PT Nihon Plast Indonesia PT Showa Indonesia Mfg.
Safety Glass	PT Amanda Indah Agung Glass PT Asahumas Flat Glass Tbk.
Battery	PT Century Batteries Indonesia PT GS Battery PT Trimitra Baterai Prakasa PT Nipress Tbk. PT Tri Mega Baterindo



รายการสินค้า	ตัวอย่างบริษัท
	PT Yuasa Battery Indonesia

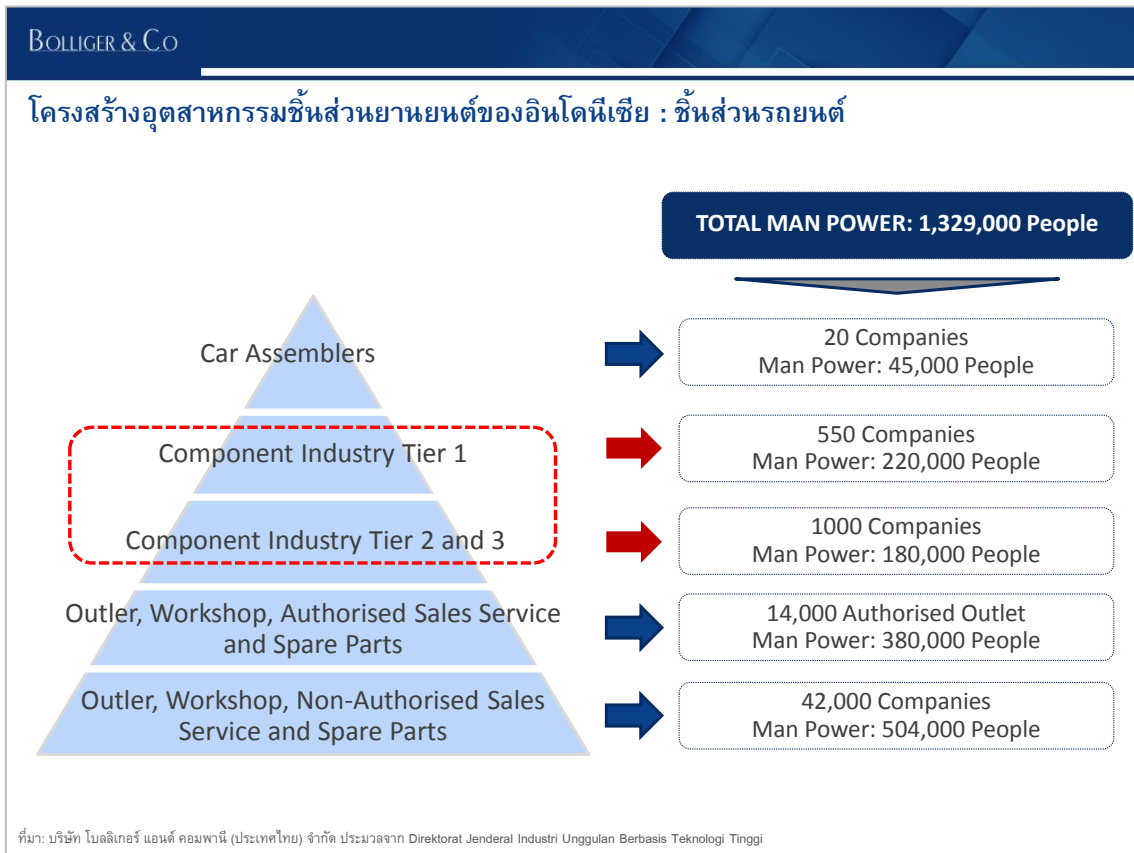
ที่มา : บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมจาก GIAMM: Gabungan Industri Alat Mobil dan Motor, Association of car and motorcycle components producer

สำหรับบริษัทผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยที่มีการลงทุนในอินโดนีเซียแล้ว ได้แก่ บริษัท Thai Summit ประกอบธุรกิจผลิตอุปกรณ์และชิ้นส่วนรถยนต์และรถจักรยานยนต์ โดยเข้ามาลงทุนในอินโดนีเซียตั้งแต่ปี 2552 ภายใต้ชื่อ PT Indonesia Thai Summit Auto

### 7.4.2 โครงสร้างอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศอินโดนีเซีย

โครงสร้างอุตสาหกรรมสำหรับการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในอินโดนีเซียสามารถแสดงได้ดังภาพที่ 7-10

ภาพที่ 7-10 โครงสร้างอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของอินโดนีเซีย : ชิ้นส่วนรถยนต์



ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด ประมวลจาก Direktorat Jenderal Industri Unggulan Berbasis Teknologi Tinggi



อินโดนีเซียมีจำนวนบริษัทประกอบรถยนต์ขนาดใหญ่จำนวน 20 บริษัท โดยมีบริษัทประกอบรถยนต์ที่ใหญ่ที่สุดในอินโดนีเซีย คือ Astra International Group เป็นการร่วมทุนระหว่างบริษัท Astra บริษัท Toyota Motor และบริษัทประกอบรถยนต์อื่นๆ โดยจะมีผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ 1<sup>st</sup> Tier และ 2<sup>nd</sup> Tier เป็นผู้ป้อนชิ้นส่วนรถยนต์สำหรับการประกอบรถยนต์อีกทอดหนึ่ง โดยปัจจุบันอินโดนีเซียมีจำนวนผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ 1<sup>st</sup> Tier ทั้งสิ้น 550 บริษัท และผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ 2<sup>nd</sup> Tier และ 3<sup>rd</sup> Tier กว่า 1,000 บริษัท

สำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ 1<sup>st</sup> Tier ส่วนใหญ่ในอินโดนีเซียมีการประกอบธุรกิจในรูปแบบ Joint Venture และการลงทุนโดยบริษัทต่างชาติ (Foreign Investment) โดยผู้เล่นสำคัญในอุตสาหกรรมได้แก่ Astra International และ Indomobil Group ในขณะที่ผู้ผลิต 2<sup>nd</sup> Tier และ 3<sup>rd</sup> Tier ส่วนใหญ่สามารถผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ได้ตรงตามมาตรฐานของผู้ผลิต 1<sup>st</sup> Tier ที่มีการสั่งซื้อชิ้นส่วนจากซัพพลายเออร์หลายรายประกอบกัน

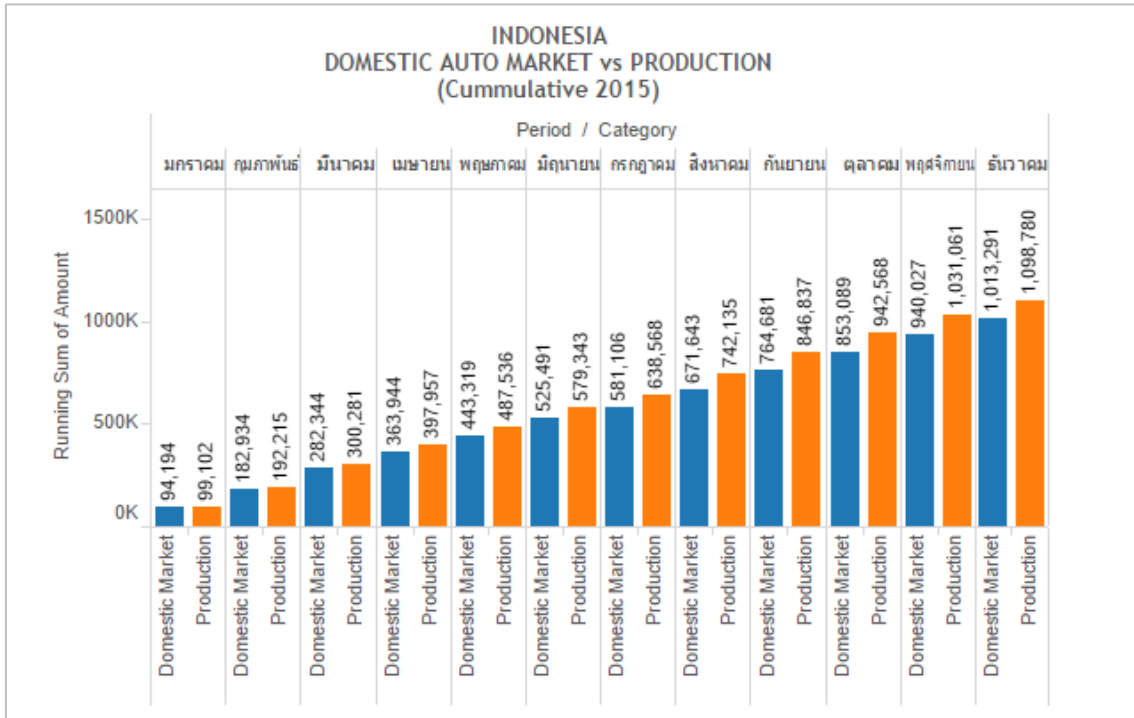
#### 7.4.3 กิจกรรมการผลิตและการตลาดที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ในอินโดนีเซีย

ในด้านกิจกรรมการผลิตและการตลาดที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ อาจกล่าวได้ว่า ภาวะตลาดของสินค้าชิ้นส่วนรถยนต์จะมีการแปรผันตรงกับภาวะตลาดรถยนต์ของอินโดนีเซียเป็นหลัก โดยเฉพาะตลาดภายในประเทศที่อินโดนีเซียมีจำนวนประชากรที่มากและเริ่มมีกำลังซื้อที่สูงขึ้นตามลำดับ ทั้งนี้ หากพิจารณาถึงตลาดรถยนต์ภายในอินโดนีเซียในปี 2558 พบว่า อินโดนีเซียมีปริมาณการผลิตรถยนต์ที่ 1,098,780 คัน และหากพิจารณาถึงการจัดจำหน่ายนั้น กว่าร้อยละ 90 ของปริมาณการผลิตทั้งหมดเป็นการจัดจำหน่ายไปยังตลาดภายในประเทศ โดยมีปริมาณการจัดจำหน่ายภายในประเทศทั้งสิ้น 1,013,291 คัน



**ภาพที่ 7-11 ยอดการจัดจำหน่ายและปริมาณการผลิตรถยนต์ของอินโดนีเซีย  
ปี พ.ศ. 2558 ข้อมูลปริมาณสะสมรายเดือน**

(หน่วย: คัน)

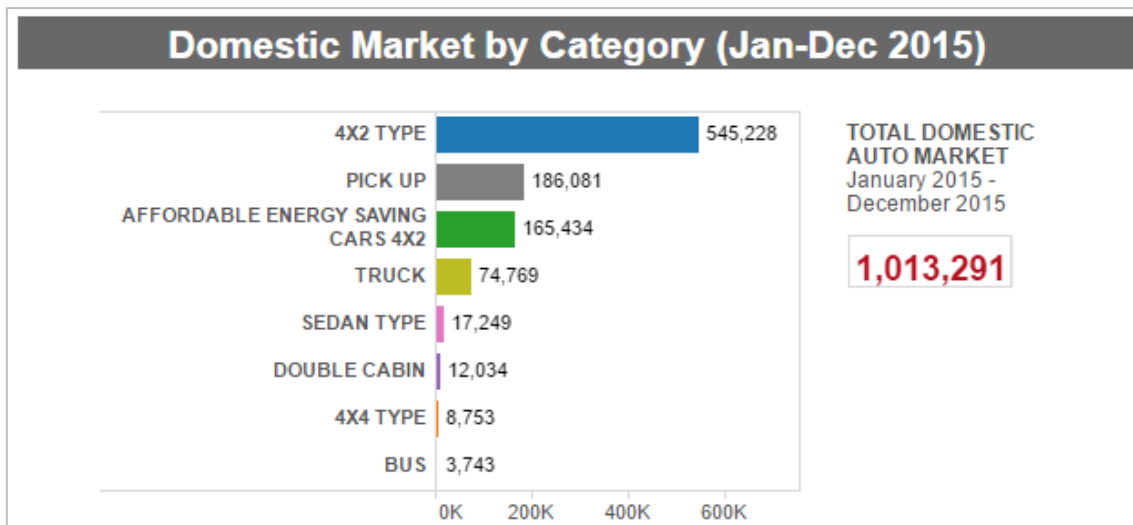


ที่มา : The Association of Indonesia Automotive Industries (GAIKINDO)

ภาพที่ 7-12 แสดงถึงยอดการจัดจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2558 จำแนกตามประเภทรถยนต์ ซึ่งพบว่า ประเภทรถยนต์ที่มียอดการจัดจำหน่ายมากที่สุด คือ รถยนต์ประเภทเอคประสงค์ 4x2 โดยมียอดการจัดจำหน่ายทั้งสิ้น 545,228 คัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 53.81 ของยอดการจัดจำหน่ายทั้งหมด รองลงมาได้แก่ รถยนต์ประเภทปิกอัพ และรถยนต์ประหยัดพลังงานเอคประสงค์ 4x2 โดยมีสัดส่วนการจัดจำหน่ายที่ร้อยละ 18.36 และ 16.33 ตามลำดับ ทั้งนี้ ปัจจัยสำคัญที่ทำให้รถยนต์ประเภทเอคประสงค์ 4x2 มีส่วนแบ่งตลาดที่สูงที่สุด ก็เนื่องมาจากการที่รถยนต์ดังกล่าวมีขนาดใหญ่ ทำให้มีความปลอดภัยและเหมาะสมกับวิถีชีวิตชาวอินโดนีเซียที่มักมีการเดินทางและท่องเที่ยวแบบจำนวนคนมากหรือแบบครอบครัว ประกอบกับปัจจัยอื่นๆ อาทิ ขนาดรถยนต์ที่สามารถบรรทุกของได้มาก และราคารถยนต์ที่ไม่สูงมากนัก



ภาพที่ 7-12 ยอดการจัดจำหน่ายรถยนต์ของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2558  
จำแนกตามประเภทรถยนต์

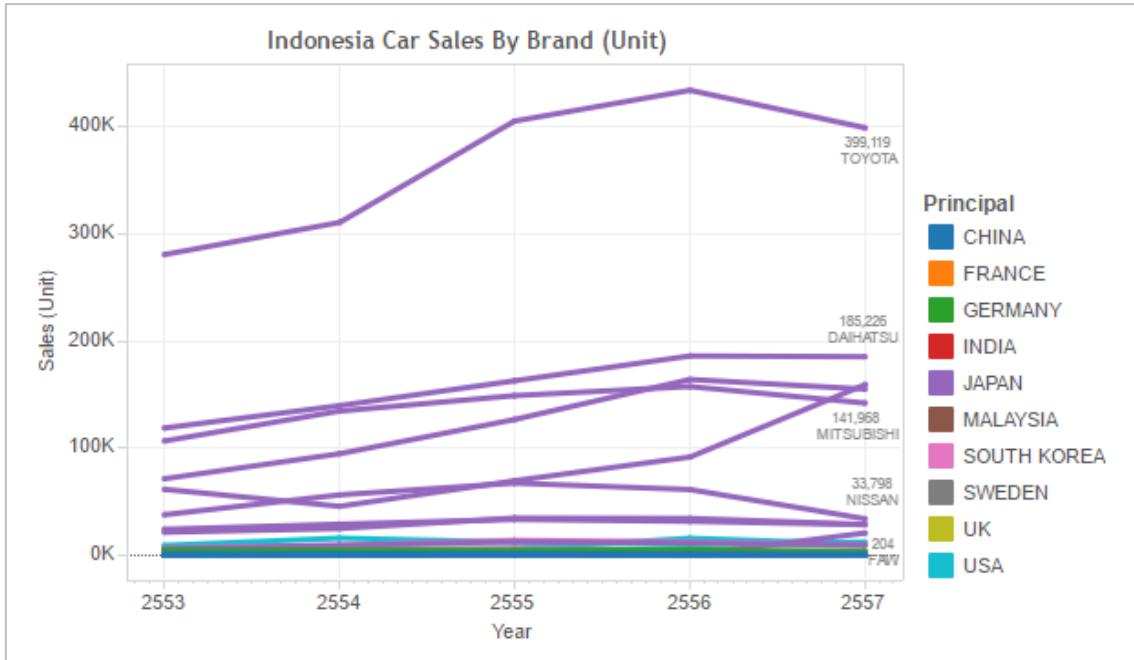


ที่มา : The Association of Indonesia Automotive Industries (GAIKINDO)

สำหรับยอดการจัดจำหน่ายรถยนต์ของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2558 จำแนกตามสัญชาติและแบรนด์รถยนต์ ดังแสดงในภาพที่ 7-13 พบว่า กว่าร้อยละ 96.27 ของยอดการจัดจำหน่ายเป็นการจำหน่ายรถยนต์สัญชาติญี่ปุ่น โดยมีปริมาณการจัดจำหน่ายทั้งสิ้น 1,163,019 คัน รองลงมาได้แก่รถยนต์สัญชาติสหรัฐฯ และเกาหลีใต้ ที่ร้อยละ 1.91 และ 0.93 ตามลำดับ ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาถึงสัดส่วนแบรนด์รถยนต์ พบว่า แบรนด์รถยนต์ที่มีส่วนแบ่งตลาดมากที่สุดในตลาดรถยนต์ของอินโดนีเซีย คือ Toyota โดยมียอดการจัดจำหน่ายที่ 399,119 คัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 33.04 ของส่วนแบ่งตลาดทั้งหมด รองลงมาได้แก่ Daihatsu (ร้อยละ 15.33) Honda (ร้อยละ 13.17) Suzuki (ร้อยละ 12.82) และ Mitsubishi (ร้อยละ 11.75)



ภาพที่ 7-13 ยอดการจัดจำหน่ายรถยนต์ของอินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2558  
จำแนกตามสัญชาติและแบรนด์รถยนต์



ที่มา : The Association of Indonesia Automotive Industries (GAIKINDO)

ทั้งนี้ สำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในอินโดนีเซียเองจะมีการป้อนสินค้าเข้าสู่โรงงานประกอบรถยนต์ โดยผู้เล่นหลักในตลาดรถยนต์ของอินโดนีเซีย ได้แก่ Astra International และ Indomobil Group ประกอบกับโรงงานประกอบรถยนต์อื่นๆ ของค่ายรถยนต์เอง นอกจากนี้ ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ยังมีการจำหน่ายอะไหล่รถยนต์แท้โดยตรงยังตลาดผ่านผู้ค้าส่งและร้านค้าอะไหล่ยานยนต์

ในด้านตลาดหลังการจัดจำหน่าย (Aftersales Market) ของสินค้ารถยนต์และอะไหล่รถยนต์ พบว่า ด้วยสภาพปัจจุบันที่อินโดนีเซียยังคงไม่พร้อมในด้านโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมทางถนนมากนัก จึงทำให้รถยนต์มีการเปลี่ยนอะไหล่อยู่บ่อยครั้ง ดังนั้น ตลาดหลังการจัดจำหน่ายของสินค้าอะไหล่รถยนต์จึงมีแนวโน้มเติบโตขึ้นตามลำดับ ดังเห็นได้ปริมาณการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ที่ยังไม่เพียงพอสำหรับการประกอบรถยนต์และตลาดหลังการจัดจำหน่าย ต้องมีการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์จากหลายประเทศ อย่างไรก็ตาม ตลาดอะไหล่รถยนต์นำเข้าส่วนใหญ่จะเป็นการนำเข้าจากจีนเป็นหลัก ประกอบกับประเทศอื่นๆ อาทิ ใต้หวัน ไทย และเวียดนาม โดยสินค้านำเข้ามักมีความได้เปรียบด้านราคา ซึ่งส่งผลเสียต่อผู้ผลิตในประเทศ จึงทำให้แนวโน้มของผู้ผลิตภายในประเทศเปลี่ยนไปเป็นการผลิตสินค้าที่คุณภาพสูงและการเน้นสร้างแบรนด์และการตลาดมากขึ้น



ในด้านพฤติกรรมผู้บริโภคชาวอินโดนีเซีย พบว่า จากเศรษฐกิจปัจจุบันที่อินโดนีเซียมีการเติบโตของรายได้ประชากรที่เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีกำลังซื้อสินค้ารถยนต์ จึงทำให้อินโดนีเซียเป็นตลาดที่มีขนาดใหญ่ที่ยังมีความต้องการในประเทศอย่างมาก อย่างไรก็ตาม ปัจจัยหนึ่งที่ควรคำนึงสำหรับพฤติกรรมผู้บริโภคของชาวอินโดนีเซีย คือ ชาวอินโดนีเซียมักจะให้ความสำคัญกับคุณภาพและแบรนด์สินค้ามาก ตัวอย่างเช่น ชาวอินโดนีเซียมักจะเห็นว่าสินค้าอะไหล่รถยนต์แบรนด์ญี่ปุ่นเป็นสินค้าคุณภาพดี เมื่อเปรียบเทียบกับสินค้าอื่นในตลาด ดังนั้น นักลงทุนและผู้ประกอบการควรให้ความสำคัญกับคุณภาพสินค้า ตลอดจนการสร้างแบรนด์ การตลาด และช่องทางการจัดจำหน่ายที่สามารถเข้าถึงผู้ซื้อได้อย่างมีประสิทธิภาพ

## 7.5 นโยบาย กฎหมาย และกฎระเบียบ ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

### 7.5.1 นโยบาย กฎหมายและกฎระเบียบภายในประเทศ

ในปี พ.ศ. 2556 รัฐบาลอินโดนีเซียได้มีการดำเนินนโยบายเพื่อสนับสนุนภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศ โดยมีการลดหย่อนภาษีสรรพสามิตให้กับรถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ Low Cost Green Car (LCGC)<sup>1</sup> เหลือร้อยละ 0 ซึ่งการจะได้รับสิทธิประโยชน์จากนโยบายดังกล่าวจำเป็นต้องเป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนด เช่น รถยนต์จะต้องมีส่วนชิ้นส่วนจากอินโดนีเซียเป็นมูลค่าไม่ต่ำกว่าร้อยละ 85 เป็นต้น 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 เพิ่มขึ้นซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลจากการดำเนินนโยบายสนับสนุนรัฐบาล ประกอบกับภาวะระดับน้ำมันและเชื้อเพลิงโลกที่ผันผวน ส่งผลต่อผู้บริโภคในประเทศให้มีการใช้รถยนต์ประเภทประหยัดเชื้อเพลิงมากขึ้น

<sup>1</sup> GAIKINDO ได้จำกัดความรถยนต์ LCGC ว่าคือรถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ต่ำกว่า 1,200 cc และมีการใช้เชื้อเพลิงในอัตราตั้งแต่ 20 กิโลเมตรต่อลิตร หรือรถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ต่ำกว่า 1,500 cc และมีการใช้เชื้อเพลิงในอัตราตั้งแต่ 20 กิโลเมตรต่อลิตร





### 7.5.2 มาตรการด้านการค้าระหว่างประเทศ

อินโดนีเซียมีการจัดทำความตกลงการค้าเสรีกับประเทศคู่ค้าหลายประเทศ (ดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.2.2) โดยหากพิจารณาถึงสิทธิประโยชน์ทางภาษีศุลกากรที่อินโดนีเซียได้รับจากประเทศที่มีการจัดทำความตกลงการค้าเสรี ในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ สามารถแสดงได้ดังตารางที่ 7-6 ต่อไปนี้

**ตารางที่ 7-6 สิทธิประโยชน์ทางภาษีศุลกากรที่อินโดนีเซียได้รับจากประเทศที่มีการจัดทำความตกลงการค้าเสรี ในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์**

ความตกลงการค้าเสรี	สิทธิประโยชน์ทางภาษีศุลกากรที่อินโดนีเซียได้รับ
ASEAN Free Trade Agreement (AFTA)	<p><u>บรูไน</u> – ได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากร</p> <p><u>กัมพูชา</u> – ส่วนใหญ่ได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากร โดยมีเพียงสินค้าชิ้นส่วนรถยนต์บางรายการเท่านั้นที่ยังคงมีการเก็บภาษี แต่อยู่ในอัตราที่ต่ำไม่เกินร้อยละ 5</p> <p><u>ฟิลิปปินส์</u> – ได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากร</p> <p><u>สปป.ลาว</u> – ได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากร</p> <p><u>มาเลเซีย</u> – ได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากร</p> <p><u>เมียนมา</u> – ได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากร</p> <p><u>สิงคโปร์</u> – ได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากร</p> <p><u>ไทย</u> – ได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากร</p> <p><u>เวียดนาม</u> – ส่วนใหญ่ได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากร โดยมีเพียงสินค้าชิ้นส่วนรถยนต์บางรายการเท่านั้นที่ยังคงมีการเก็บภาษี แต่อยู่ในอัตราที่ต่ำไม่เกินร้อยละ 5</p>
ASEAN – China Free Trade Agreement (ACFTA)	ได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากรจากจีน
ASEAN – Japan Free Trade Agreement (AJFTA)	ได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากรจากญี่ปุ่น
ASEAN – Republic of Korea Free Trade Agreement (AKFTA)	ได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากรจากเกาหลีใต้
ASEAN – India Free Trade Agreement (AIFTA)	ส่วนใหญ่มีการยกเว้นภาษีศุลกากร ยกเว้นสินค้าประเภทอิเล็กทรอนิกส์และชิ้นส่วนรถยนต์บางรายการ ที่มีการคงระดับภาษีร้อยละ 0-5
ASEAN – Australia – New Zealand Free Trade Agreement (AANZFTA)	ได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากรจากออสเตรเลียและนิวซีแลนด์
Indonesia – Japan Free Trade Agreement	ญี่ปุ่นปกป้องภาคอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในระดับสูง โดยส่วนใหญ่จะมีการยกเลิกภาษีภายใน 10 ปีนับตั้งแต่ความตกลงมีผลบังคับใช้



ความตกลงการค้าเสรี	สิทธิประโยชน์ทางภาษีศุลกากรที่อินโดนีเซียได้รับ
Indonesia – Pakistan Free Trade Agreement	มีการเปิดตลาดในระดับต่ำเฉพาะสินค้าชิ้นส่วนรถยนต์ประเภทอิเล็กทรอนิกส์บางรายการเท่านั้น และยังคงมีการเก็บภาษีในอัตราสูง (ร้อยละ 5-20)

ที่มา : บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมจากความตกลงการค้าเสรีของอินโดนีเซีย

## 7.6 ปัญหาและอุปสรรคที่อาจพบในการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

แรงงานในอินโดนีเซียส่วนใหญ่เป็นแรงงานไร้ฝีมือ ซึ่งขาดความชำนาญและทักษะอยู่พอสมควร ทำให้ในการจัดจ้างแรงงานในโรงงาน จำเป็นจะต้องมีการจัดอบรมหรือเพิ่มทักษะอยู่ในขณะเดียวกัน จุดอ่อนอีกประการเป็นผลจากความไม่พร้อมของโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เนื่องจากประเทศเป็นหมู่เกาะจำนวนมาก และโครงสร้างพื้นฐานอย่างถนนและระบบรางยังไม่ได้เชื่อมต่อถึงกันในแต่ละเกาะ (แม้แต่ระหว่างเกาะสำคัญของประเทศก็ตาม) จึงส่งผลทำให้การขนส่งและโลจิสติกส์ภายในประเทศต้องอาศัยการขนส่งทางเรือเป็นสำคัญ (หรือขนส่งทางอากาศในบางครั้ง) ความยากลำบากในการขนส่งสินค้าหรือวัตถุดิบต่างๆ ระหว่างเกาะส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ในอินโดนีเซียอยู่ในระดับที่ค่อนข้างสูง

นอกจากนี้ ปัญหาการคอร์รัปชันในประเทศ และอุปสรรคทางภาษา ยังเป็นอีกปัจจัยหนึ่ง ที่สร้างข้อจำกัดสำหรับนักลงทุนในการเข้าไปดำเนินการหรือประกอบธุรกิจในอินโดนีเซีย นอกจากนี้ เนื่องด้วยอินโดนีเซียมีการปกครองแบบกระจายอำนาจ จึงทำให้การบริหารจัดการรวมถึงกฎระเบียบและข้อบังคับต่างๆ ในแต่ละพื้นที่มีความแตกต่างกัน แม้ว่า BKPM หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพยายามที่จะประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อสร้างความเป็นบูรณาการ แต่ก็ไม่สามารถทำได้โดยสมบูรณ์ (มิได้เป็น One-Stop Service อย่างแท้จริง) ทำให้ในการจัดตั้งธุรกิจที่ดี หรือการขอใบอนุญาตต่างๆ ในบางอุตสาหกรรมหรือในบางพื้นที่ของประเทศ ผู้ประกอบการที่เข้าไปลงทุนจำเป็นต้องติดต่อทั้งกับทาง BKPM ในเบื้องต้นเพื่อขอใบอนุญาตเบื้องต้น ติดต่อกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อขอใบอนุญาตอื่นที่จำเป็น และติดต่อกับหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อประสานงานโดยตรง เพื่อให้สามารถเข้าไปลงทุนและประกอบธุรกิจได้โดยไม่มีปัญหา โดยเฉพาะกับกระบวนการในการติดต่อเข้าไปกับหน่วยงานท้องถิ่นถือเป็นเรื่องสำคัญมาก เนื่องจากถึงแม้จะได้ใบอนุญาตจากรัฐบาลส่วนกลาง แต่ก็จำเป็นต้องได้รับใบอนุญาต หรือการรับทราบจากรัฐบาลท้องถิ่นและผู้นำชุมชน นอกจากนี้ อาจต้องมีการไกล่เกลี่ยกับผู้ที่อยู่อาศัยอยู่ในพื้นที่ดั้งเดิม หากต้องการจะเข้าไปลงทุนในพื้นที่นั้นจริง



## 7.7 ข้อเสนอแนะสำหรับนักลงทุนไทยในการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

### 7.7.1 ข้อเสนอแนะสำหรับนักลงทุนไทย

เนื่องจากอินโดนีเซียมีการเพิ่มขึ้นของจำนวนชนชั้นกลางที่มีกำลังซื้อสูงขึ้น ซึ่งส่งผลต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์ที่ผู้บริโภคนินโดนีเซียเริ่มเปลี่ยนจากการใช้รถจักรยานยนต์มาใช้รถยนต์มากขึ้น ขณะที่บริษัทญี่ปุ่นเข้าไปลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์จำนวนมาก แม้อินโดนีเซียได้ตั้งเป้าหมายการเป็นศูนย์กลางผลิตรถยนต์ในภูมิภาคแทนไทย โดยเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีสินค้านำเข้าในกลุ่มวัตถุดิบและสินค้าชิ้นกลางสำหรับการผลิตเพื่อเอื้อประโยชน์ต่อการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศ และลดภาษีรายได้เป็นพิเศษให้แก่นักลงทุนที่ผลิตรถยนต์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมทั้งจากแรงขับเคลื่อนของชนชั้นกลางที่ขยายตัว ทำให้ผู้ประกอบการญี่ปุ่นเข้ามาลงทุนในอินโดนีเซียเป็นจำนวนมาก อย่างไรก็ตาม การจะไปถึงขั้นเป็นฐานการผลิตเพื่อส่งออกยานยนต์แทนไทยนั้นคงต้องใช้เวลา เนื่องจากอินโดนีเซียยังไม่พร้อมในเรื่องของโครงสร้างพื้นฐานที่จะมารองรับและขาดแรงงานที่มีทักษะสูง อีกทั้งลักษณะรถยนต์ที่คนอินโดนีเซียนิยมคือ รถประเภทอเนกประสงค์ (MPVs) และรถอเนกประสงค์แบบสปอร์ต (SUV) จึงเป็นตลาดที่แตกต่างจากไทยที่เป็นฐานการผลิตรถกระบะและรถยนต์อีโคคาร์ จึงน่าจะเป็นโอกาสของไทยในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อรองรับความต้องการยานยนต์จากอินโดนีเซียในลักษณะที่เกื้อหนุนกันมากกว่าที่จะเป็นการแข่งขันกันโดยตรง โดยมุ่งเน้นไปยังตลาดภายในประเทศที่ยังมีอุปสงค์ส่วนเกินเป็นหลักและยังมีแนวโน้มการเติบโตได้อีกมาก ประกอบกับใช้เป็นฐานการผลิตอะไหล่รถยนต์เพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศในระยะยาวได้อีกด้วย

สินค้าเป้าหมายที่มีศักยภาพในการเติบโตสำหรับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ในอินโดนีเซีย คือ สินค้าอะไหล่รถยนต์ประเภทอเนกประสงค์ 4x2 โดยมุ่งเน้นไปยังอะไหล่รถยนต์ที่มีการเปลี่ยนบ่อย และอะไหล่รถยนต์มูลค่าสูงที่มีมาร์จิ้นและปริมาณการสั่งซื้อมาก อาทิ Fuel Filter, Air Filter, Oil Filter ตลอดจนสินค้าประเภท Universal Accessories ต่างๆ โดยนักลงทุนควรให้ความสำคัญกับคุณภาพสินค้า การตลาด และการสร้างแบรนด์ด้วย เนื่องจากล้วนเป็นปัจจัยหลักที่ผู้บริโภคนินโดนีเซียให้ความสำคัญในการตัดสินใจเลือกซื้อสินค้า ตลอดจนการเลือกวัตถุดิบชิ้นส่วนรถยนต์สำหรับการผลิตและประกอบรถยนต์อื่นๆ

ปัจจุบันสิ่งที่เหมือนกันในอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยและอินโดนีเซีย คือ การรับจ้างผลิตและได้รับเทคโนโลยีเฉพาะขั้นการผลิต ยังไม่ถึงขั้นการออกแบบ ดังนั้นข้อได้เปรียบเรื่องขนาด



ตลาดและแรงงานจะเป็นอาวุธสำคัญที่จะทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ของอินโดนีเซียก้าวกระโดดได้ในทำนองเดียวกับเส้นทางของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ซึ่งได้วิวัฒนาการมาจนมีโครงสร้างพื้นฐานรองรับ และมีแรงงานที่ได้รับการพัฒนาทักษะอย่างต่อเนื่องจนถึงปัจจุบันที่เป็นการผลิตเพื่อส่งออก โดยพื้นที่ที่มีการลงทุนในอุตสาหกรรมนี้ส่วนใหญ่จะกระจุกตัวอยู่บริเวณเกาะชวา โดยเฉพาะทางฝั่งตะวันตกและตะวันออกของประเทศ ซึ่งสาเหตุที่เป็นเช่นนั้นก็เนื่องด้วยระดับโครงสร้างพื้นฐาน ความพร้อมของระบบสาธารณูปโภค ระยะทางจากโรงงานผลิตสู่แหล่งตลาดหรือท่าเรือส่งออก ไม่ห่างไปจากพื้นที่ดังกล่าวที่กลุ่มอุตสาหกรรมเข้าไปลงทุนกันเป็นจำนวนมาก อย่างไรก็ตาม ปัญหาขาดแคลนแรงงานมีฝีมือในประเทศ ถือเป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อการประกอบธุรกิจชิ้นส่วนยานยนต์เช่นกัน รวมถึงระบบโลจิสติกส์ที่ยังมีการพัฒนาอยู่ในระดับที่ไม่สูงนัก ส่งผลทำให้ต้นทุนค่าขนส่งอยู่ในอัตราที่สูง

ทั้งนี้ ประเทศอินโดนีเซียอนุญาตให้ต่างชาติสามารถถือหุ้นได้เกินร้อยละ 51 ในธุรกิจยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ทำให้ค่ายบริษัทรถยนต์จำนวนมากได้ย้ายฐานการผลิตไปตั้งในประเทศอินโดนีเซีย และต้องการให้ผู้ประกอบการไทยเข้าไปลงทุนในส่วนของการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เพิ่มเติมด้วย เนื่องจากผู้ประกอบการไทยมีความเชี่ยวชาญและชำนาญในการผลิตสินค้าประเภทดังกล่าว ซึ่งคุณภาพสินค้าของผู้ประกอบการไทยมีมาตรฐานที่ทั่วโลกยอมรับ

## 7.7.2 สรุปรูปแบบธุรกิจที่เหมาะสมสำหรับนักลงทุนไทย

ตารางที่ 7-7 สรุปรูปแบบธุรกิจที่เหมาะสมสำหรับนักลงทุนไทย

	ธุรกิจรายใหญ่	ธุรกิจรายย่อย (SMEs)
ห่วงโซ่มูลค่าการผลิตที่เหมาะสม	ห่วงโซ่การผลิตระดับต้น (การป้อนวัตถุดิบเข้าสู่โรงงานประกอบรถยนต์) และการค้าปลีกสินค้าชิ้นส่วนรถยนต์ สำหรับบริการหลังการขาย	ห่วงโซ่การผลิตระดับต้น (การป้อนวัตถุดิบเข้าสู่โรงงานประกอบรถยนต์)
รูปแบบการทำธุรกิจที่เหมาะสม	นักลงทุนไทยควรประกอบธุรกิจในรูปแบบการร่วมทุนกับผู้ประกอบการอินโดนีเซียที่มีความน่าเชื่อถือ เนื่องจากแม้อินโดนีเซียจะมีกฎหมายกฏระเบียบที่ไม่ซับซ้อนมากนัก หากแต่ในทางปฏิบัติยังคงมีอุปสรรคบางประการที่เกิดขึ้นระหว่างการประกอบธุรกิจ อาทิ เช่น การติดต่อกับหน่วยงานภาครัฐ และต้นทุนที่สูงจากต้นทุนแฝงอื่นๆ ภายในประเทศ ซึ่งจำเป็นต้องใช้ความชำนาญของผู้ประกอบการท้องถิ่นในการบริหารจัดการในประเด็นดังกล่าว	
ตลาดเป้าหมายสำคัญ	เน้นตลาดภายในประเทศที่มีขนาดใหญ่ (โรงงานประกอบรถยนต์เป็นหลัก)	เน้นตลาดภายในประเทศที่มีขนาดใหญ่ (โรงงานประกอบรถยนต์เป็นหลัก)



	ธุรกิจรายใหญ่	ธุรกิจรายย่อย (SMEs)
	และตลาดอะไหล่ชิ้นส่วนรถยนต์) + ส่งออก	
<b>ประเด็นสำคัญในการ เข้าไปทำธุรกิจ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- สินค้าที่มีศักยภาพได้แก่ อะไหล่รถยนต์ประเภท 4x2 โดยมุ่งเน้นไปยังอะไหล่รถยนต์ที่มีการเปลี่ยนบ่อย และอะไหล่รถยนต์มูลค่าสูงที่มีมาร์จิ้นและปริมาณการสั่งซื้อมาก</li> <li>- พื้นที่เป้าหมายสำหรับการลงทุนคือ ทางตะวันตกของเกาะชวา ซึ่งเป็นศูนย์รวมคลัสเตอร์โรงงานประกอบรถยนต์</li> <li>- เน้นคุณภาพและแบรนด์ของสินค้า ตลอดจนการทำการตลาดและการสื่อสารผลิตภัณฑ์ไปยังผู้ซื้อ เนื่องจากพฤติกรรมชาวอินโดนีเซียที่ให้ความสำคัญกับคุณภาพและแบรนด์สินค้ามาก</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- สินค้าที่มีศักยภาพได้แก่ อะไหล่รถยนต์ประเภท 4x2 โดยมุ่งเน้นไปยังอะไหล่รถยนต์ที่มีการเปลี่ยนบ่อย และอะไหล่รถยนต์มูลค่าสูงที่มีมาร์จิ้นและปริมาณการสั่งซื้อมาก</li> <li>- พื้นที่เป้าหมายสำหรับการลงทุนคือ ทางตะวันตกของเกาะชวา ซึ่งเป็นศูนย์รวมคลัสเตอร์โรงงานประกอบรถยนต์</li> <li>- ตลาดอะไหล่รถยนต์ ยังไม่เหมาะสำหรับธุรกิจ SMEs มากนัก เนื่องจากพฤติกรรมชาวอินโดนีเซียที่ให้ความสำคัญกับคุณภาพและแบรนด์สินค้ามาก ในขณะที่ธุรกิจ SMEs ยังมีข้อจำกัดด้านทรัพยากรสำหรับการตลาดในตลาดเป้าหมายที่มีขนาดใหญ่</li> </ul>

ที่มา : บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด





## บทที่ 8

# โอกาสและศักยภาพการลงทุนไทยในอุตสาหกรรมเกษตร/อาหารแปรรูป ในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

### สาระสำคัญ

สินค้าที่มีศักยภาพได้แก่ สินค้าอาหารฮาลาล โดยมุ่งเน้นความได้เปรียบของการรับรองมาตรฐานการผลิตอาหารฮาลาลของภาครัฐที่มีความน่าเชื่อถือ ในการขยายตลาดทั้งภายในประเทศและในระดับสากล โดยสิ่งที่ผู้ประกอบการควรคำนึง คือ กลุ่มผู้บริโภคระดับกลางภายในประเทศที่มากขึ้น ซึ่งเป็นกลุ่มลูกค้าที่กล้าใช้จ่ายเงินซื้อสินค้าและบริการที่ดีมีคุณภาพ รวมทั้งชอบทดลองสินค้าใหม่ๆ ซึ่งผู้ประกอบการควรมีกลยุทธ์การเจาะตลาดและการส่งเสริมการขายที่คำนึงถึงประเด็นดังกล่าวด้วย ตลอดจนการเจาะตลาดเฉพาะกลุ่มมากขึ้น อาทิ ตลาดเพื่อสุขภาพ และตลาดวัยกลางคนที่ต้องการความรวดเร็วในการบริโภคอาหาร ที่มีศักยภาพการเติบโตและมีมูลค่าเพิ่มของสินค้าในระดับสูง

สำหรับรูปแบบการลงทุน นักลงทุนควรมีการประกอบธุรกิจในรูปแบบของการร่วมทุนกับผู้ประกอบการท้องถิ่นที่มีความน่าเชื่อถือและความเชี่ยวชาญ ทั้งในด้านการตลาด ช่องทางการจัดจำหน่าย ตลอดจนการที่สามารถแก้ไขปัญหาเฉพาะในบางประเด็นสำหรับการประกอบธุรกิจได้ เช่น การติดต่อกับหน่วยงานภาครัฐ และต้นทุนที่สูงจากต้นทุนแฝงอื่นๆ ภายในประเทศ เป็นต้น

## 8.1 ภาพรวมอุตสาหกรรมเกษตร/อาหารแปรรูปในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

### 8.1.1 ภาพรวมอุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมเกษตร/อาหารแปรรูป เป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญหนึ่งของอินโดนีเซีย จากการที่อินโดนีเซียเป็นตลาดที่มีประชากรขนาดใหญ่ และมีอัตราการเติบโตของรายได้ประชากรที่เพิ่มสูงขึ้น จึงทำให้ความต้องการสินค้าเกษตร/อาหารแปรรูปดังกล่าวมีการเติบโตที่มากขึ้นตามไปด้วย โดยอินโดนีเซียเป็นประเทศเกษตรกรรมที่ได้เปรียบจากภูมิประเทศที่มีความอุดมสมบูรณ์



และมีภูมิอากาศร้อนชื้น เหมาะสมแก่การทำเกษตรและฟาร์มปศุสัตว์ ประกอบกับเป็นหมู่เกาะ อยู่กลางทะเล จึงทำให้ทรัพยากรทางทะเลมีอยู่มาก ทำให้สามารถนำไปแปรรูปเพื่อบริโภคในประเทศและส่งออกได้มาก

ในด้านการค้าระหว่างประเทศนั้น อินโดนีเซียเป็นผู้ส่งออกสุทธิในอุตสาหกรรมเกษตร/อาหารแปรรูป โดยมีมูลค่าการส่งออกในปี 2558 ที่ 4,450.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และมีตลาดส่งออกหลักสำหรับสินค้าเกษตร/อาหารแปรรูป ได้แก่ สหรัฐ มาเลเซีย และฟิลิปปินส์ ในขณะที่ภาคการนำเข้าพบว่า ในปี 2558 อินโดนีเซียมีมูลค่าการนำเข้าในอุตสาหกรรมที่ 3,085.31 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยมีแหล่งนำเข้าหลัก ได้แก่ ไทย บราซิล และมาเลเซีย

สำหรับโครงสร้างห่วงโซ่มูลค่าการผลิตของอุตสาหกรรมเกษตร/อาหารแปรรูป พบว่า อินโดนีเซียมีบริษัทที่เป็นผู้ผลิตและแปรรูปสินค้าเกษตรและอาหารแปรรูปในอินโดนีเซียจำนวน ประมาณ 6,000 ราย โดยมีภาคการผลิตและการนำเข้าวัตถุดิบที่สำคัญ 3 ส่วน ได้แก่ การเพาะปลูกพืช การปศุสัตว์ และการประมง ซึ่งจะมีแหล่งวัตถุดิบที่แตกต่างกันในแต่ละพื้นที่ ในขณะที่การแปรรูป พบว่า อุตสาหกรรมเกษตร/อาหารแปรรูปที่สำคัญของอินโดนีเซีย ได้แก่ อุตสาหกรรมแปรรูปปาล์ม น้ำมัน อุตสาหกรรมแปรรูปน้ำมันมะพร้าว อุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็ง และอุตสาหกรรมแปรรูปเมล็ดกาแฟและโกโก้

อุตสาหกรรมเกษตร/อาหารแปรรูป เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่นักลงทุนไทยมีโอกาสดำเนินการการลงทุนในอินโดนีเซีย จากการที่อินโดนีเซียมีพืชผลทางการเกษตรมากที่มีความหลากหลาย โดยพืชผลเกษตรสำคัญ ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง ข้าวโพด ปาล์ม น้ำมัน โกโก้ และกาแฟ ซึ่งทำให้มีวัตถุดิบที่พร้อมสำหรับการนำเข้าสู่กระบวนการผลิต อย่างไรก็ตาม ด้วยตลาดภายในประเทศที่มีขนาดใหญ่ จึงทำให้สินค้าเกษตร/อาหารแปรรูป ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการบริโภคภายในประเทศ ประกอบกับการขาดการพัฒนาด้านเทคโนโลยีการแปรรูปอาหาร จึงเป็นโอกาสของนักลงทุนไทยในการลงทุนร่วมกับผู้ประกอบการท้องถิ่น โดยใช้ประโยชน์จากทรัพยากรและความชำนาญด้านบริการหลังการผลิตของผู้ประกอบการอินโดนีเซีย ประกอบกับการนำเทคโนโลยีการผลิตอาหารแปรรูป การวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ การพัฒนาการแปรรูปเพื่อเพิ่มมูลค่าผลผลิต รวมถึงการบรรจุภัณฑ์ที่ไทยมีความเชี่ยวชาญ เพื่อสร้างโอกาสสำหรับการประกอบธุรกิจในอุตสาหกรรมเกษตร/อาหารแปรรูปในตลาดอินโดนีเซีย

ทั้งนี้ สินค้าประเภทอาหารแปรรูปเกษตรฮาลาล ได้เป็นสินค้าหนึ่งที่ไทยมีโอกาสและศักยภาพสำหรับการลงทุน เนื่องจากประชากรส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 90 นับถือศาสนาอิสลาม





ประกอบกับแนวโน้มของผู้บริโภคระดับกลางในอินโดนีเซียมีอัตราการเพิ่มมากขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ โดยนักลงทุนไทยอาจเข้าไปเพื่อขยายตลาดภายในอินโดนีเซีย เนื่องจากตลาดอินโดนีเซียเป็นตลาดที่มีขนาดใหญ่และมีอัตราการเติบโตในอุตสาหกรรมอาหารที่สูง โดยเฉพาะอาหารฮาลาล มีทรัพยากรการเกษตรที่มาก แต่ยังไม่มีความพร้อมเทคโนโลยีการผลิตที่มีประสิทธิภาพมากนัก จึงเป็นช่องว่างขนาดใหญ่สำหรับนักลงทุนไทยในการเข้าไปลงทุนในสินค้าดังกล่าว นอกจากนี้ จากปริมาณอุปสงค์สำหรับสินค้าฮาลาลในตลาดโลกที่มีมากขึ้น การใช้อินโดนีเซียเป็นฐานการผลิตสำหรับสินค้าฮาลาลจึงอาจเป็นทางเลือกที่เหมาะสมสำหรับการส่งออกไปยังประเทศมุสลิมอื่นอีกด้วย

### 8.1.2 โอกาสและศักยภาพการลงทุนไทยในอุตสาหกรรมเกษตร/อาหารแปรรูปในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

อินโดนีเซียเป็นประเทศเกษตรกรรมที่ได้เปรียบจากภูมิประเทศที่มีความอุดมสมบูรณ์ และมีภูมิอากาศร้อนชื้นเหมาะสมแก่การทำเกษตรและฟาร์มปศุสัตว์ ส่งผลให้อินโดนีเซียเป็นประเทศที่เหมาะสมแก่การเพาะปลูกพืชผัก และผลไม้ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ข้าว ยางพารา มะพร้าว ปาล์มน้ำมัน อ้อย รวมถึงผักและผลไม้หลากหลายชนิด อีกทั้ง สภาพภูมิประเทศของอินโดนีเซียเป็นหมู่เกาะอยู่กลางทะเล จึงทำให้ทรัพยากรทางทะเลมีอยู่มาก ทำให้สามารถนำไปแปรรูปเพื่อใช้บริโภคในประเทศ และส่งออกไปยังตลาดต่างประเทศ นอกจากนี้ จากจำนวนแรงงาน (Labor Workforce) ในประเทศที่มีอยู่มาก ซึ่งอยู่ในภาคการเกษตรกว่าร้อยละ 40 ของทั้งหมด หรือประมาณ 49.6 ล้านคน จึงทำให้อินโดนีเซียเป็นประเทศที่มีตลาดแรงงานขนาดใหญ่ อีกทั้งยังมีค่าแรงที่ค่อนข้างต่ำ

สำหรับแนวโน้มสำคัญสำหรับอุตสาหกรรมเกษตร/อาหารแปรรูป พบว่า ด้วยประชาชนชาวอินโดนีเซียนับถือศาสนาอิสลามมากที่สุดของโลก อาหารฮาลาล<sup>1</sup> ซึ่งเป็นอาหารหลักของศาสนาอิสลาม ซึ่งรัฐบาลอินโดนีเซียให้ความสำคัญและสนับสนุนจะผลักดันอินโดนีเซียเป็นศูนย์กลางอาหารฮาลาลโลกแทนมาเลเซีย เนื่องจากอินโดนีเซียมีประชากรมุสลิมมากกว่าทั้งในจำนวนและสัดส่วน จึงนับว่าเป็นโอกาสของนักลงทุนอาหารฮาลาล ในการเข้าสู่ตลาดอินโดนีเซีย

ในขณะที่ความหลากหลายของวัตถุดิบจากภาคเกษตรกรรม ปศุสัตว์ และการประมง ทำให้นักลงทุนสามารถเลือกวัตถุดิบไปแปรรูปได้ในหลายประเภทธุรกิจ ไม่ว่าจะเป็นอาหารแปรรูป

<sup>1</sup> “ฮาลาล” (Halal) เป็นคำมาจากภาษาอารบิก หมายถึง การผลิต การให้บริการ หรือการจำหน่ายใด ๆ ที่ไม่ขัดต่อบัญญัติของศาสนา ดังนั้น “อาหารฮาลาล” คือ อาหารที่ได้ผ่านกรรมวิธีในการทำ ผสม ประคบ หรือแปรรูป ตามศาสนบัญญัติ การใช้ตรารับรองมาตรฐานฮาลาล จึงเป็นการรับประกันว่า ชาวมุสลิมโดยทั่วไปสามารถบริโภคอาหาร หรืออุปโภคสินค้าหรือบริการต่าง ๆ ได้อย่างมั่นใจ



อาหารแช่แข็ง เบเกอรี่ เครื่องดื่มปราศจากแอลกอฮอล์ อาหารประเภทเส้น อาหารกระป๋อง อาหารพร้อมรับประทาน (ready to eat) เครื่องปรุงรส ชาพร้อมดื่ม น้ำมันปาล์ม ผลิตภัณฑ์โกโก้ น้ำมันมะพร้าว และกาแฟ

## 8.2 สถิติด้านการค้า การลงทุนในอุตสาหกรรมเกษตร/อาหารแปรรูป ในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

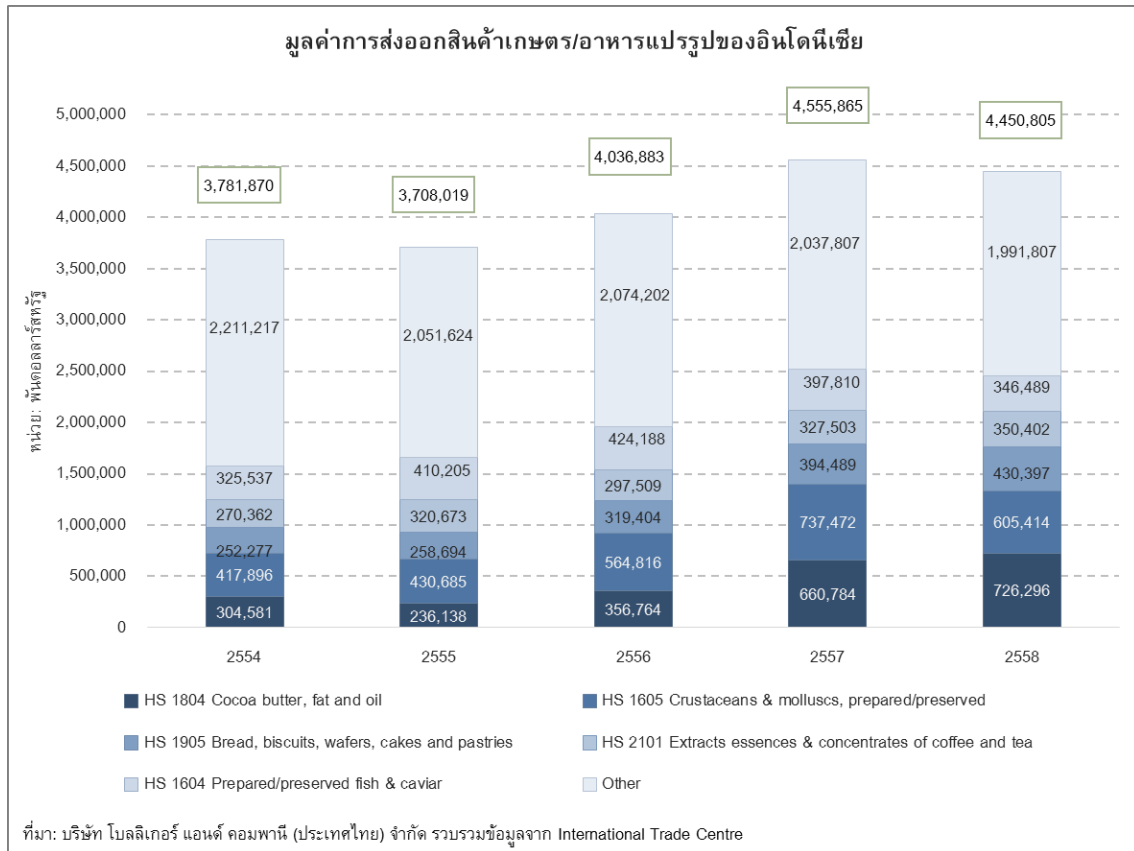
### 8.2.1 การค้าสินค้าเกษตร/อาหารแปรรูป

#### ภาคการส่งออก

สถิติการส่งออกสินค้าเกษตร/อาหารแปรรูปของอินโดนีเซีย สามารถแสดงได้ในภาพที่ 8-1 ซึ่งจะเห็นได้ว่าอินโดนีเซีย เป็นประเทศผู้ส่งออกสุทธิสินค้าเกษตร/อาหารแปรรูป โดยมีมูลค่าการส่งออกที่ 4,450.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี พ.ศ. 2558 โดยสินค้าที่มีมูลค่าการส่งออกสูงสุด คือ โกโก้บัตเตอร์ ไขมันและน้ำมันของโกโก้ มีมูลค่าการส่งออกที่ 726.30 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 16.32 ของการส่งออกภายในอุตสาหกรรมเกษตร/อาหารแปรรูป รองลงมาคือ ของปรุงแต่งจากสัตว์ประเภทกึ่งและปูลู (ร้อยละ 13.60) และ ผงโกโก้ (ร้อยละ 9.67)



ภาพที่ 8-1 มูลค่าการส่งออกสินค้าเกษตร/อาหารแปรรูปของอินโดนีเซีย

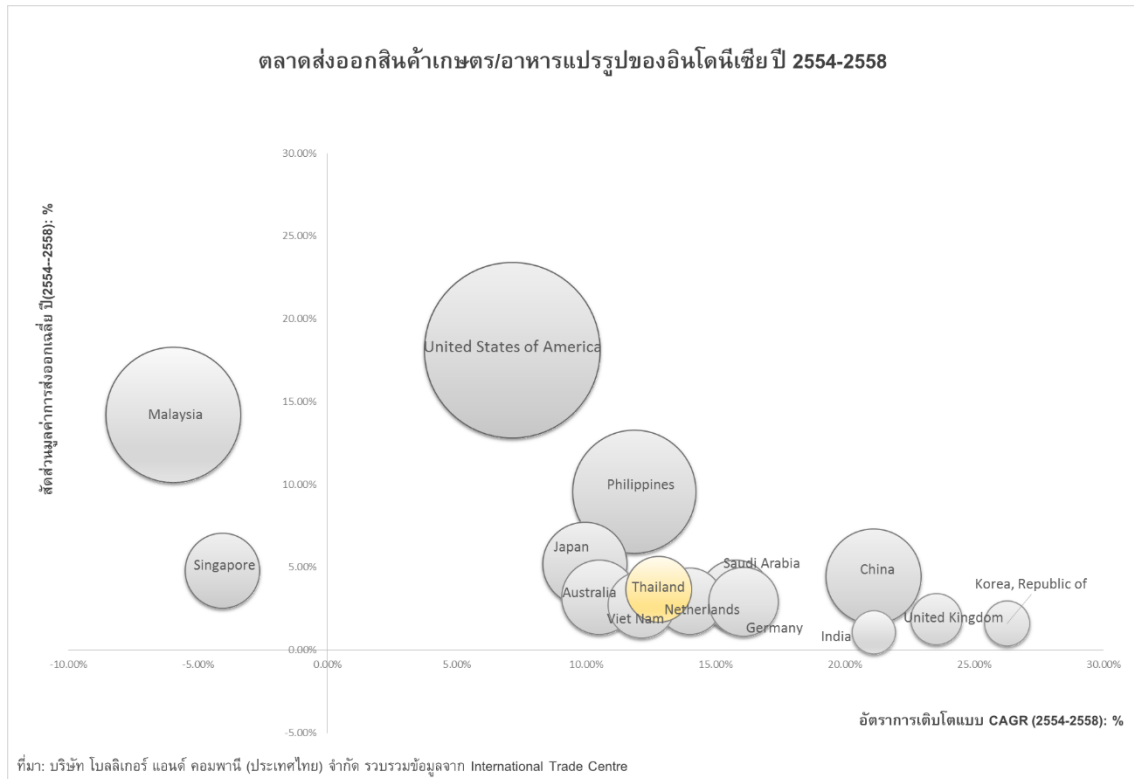


ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมข้อมูลจาก International Trade Centre

ในขณะที่หากพิจารณาถึงตลาดส่งออกสินค้าเกษตร/อาหารแปรรูปของอินโดนีเซียนั้น สหรัฐฯ เป็นตลาดส่งออกสินค้าเกษตร/อาหารแปรรูปของอินโดนีเซียที่มีมูลค่ามากที่สุด โดยมีมูลค่าการส่งออกที่ 887.53 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 18.12 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมด รองลงมาได้แก่ มาเลเซีย (ร้อยละ 14.20) ฟิลิปปินส์ (ร้อยละ 9.57) ญี่ปุ่น (ร้อยละ 5.19) และสิงคโปร์ (ร้อยละ 4.79) สำหรับอัตราการเติบโตของการส่งออก พบว่า ตลาดส่งออกหลัก อาทิ สหรัฐฯ ฟิลิปปินส์ และญี่ปุ่น ยังคงมีอัตราการเติบโตที่เพิ่มสูงขึ้น ในขณะที่มาเลเซียและสิงคโปร์ กลับมาอัตราการเติบโตของการส่งออกที่หดตัวลง ทั้งนี้ ประเทศที่มีอัตราการเติบโตของการส่งออกมากที่สุด คือ เกาหลีใต้ (ร้อยละ 26.27) รองลงมาได้แก่ สหราชอาณาจักร และจีน



## ภาพที่ 8-2 มูลค่าการส่งออกสินค้าเกษตร/อาหารแปรรูปของอินโดนีเซีย จำแนกตามรายประเทศ



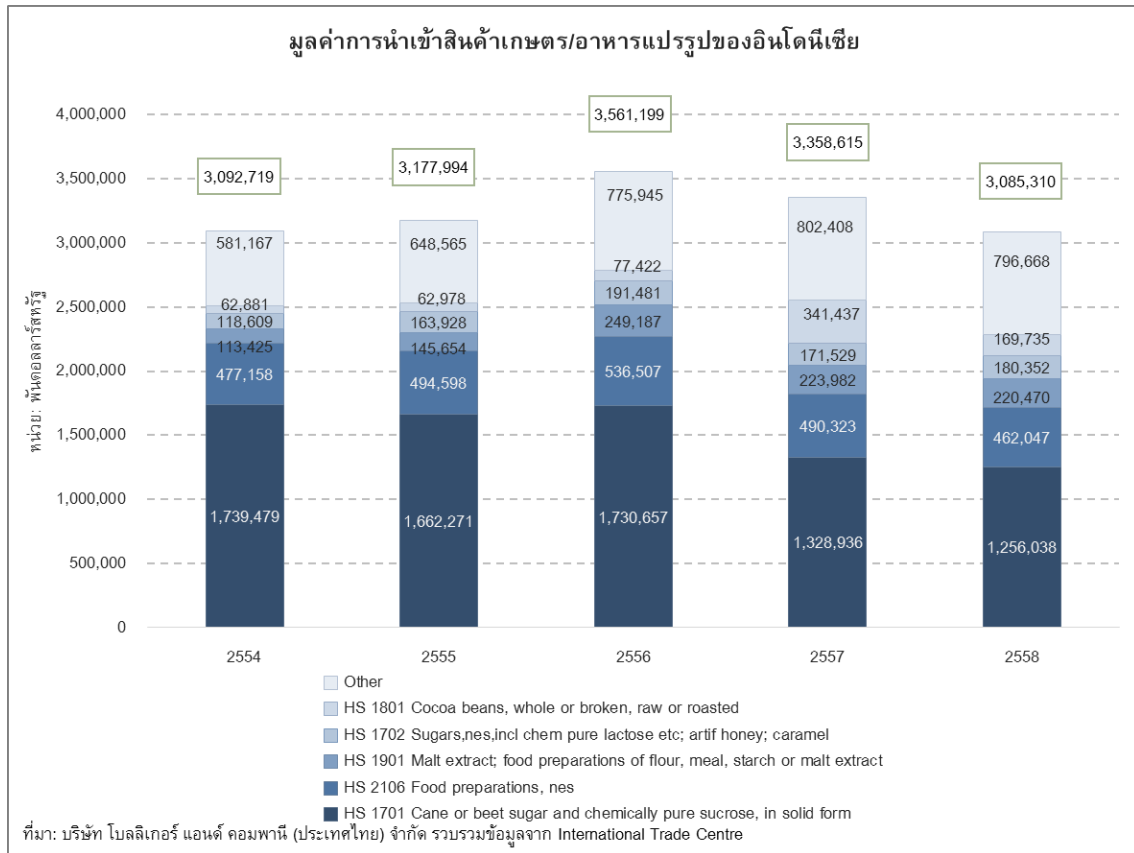
ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมข้อมูลจาก International Trade Centre

### ภาคการนำเข้า

ในขณะที่ภาคการนำเข้า พบว่า ในปี 2558 อินโดนีเซียมีมูลค่าการนำเข้าที่ 3,085.31 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยสินค้าที่มีมูลค่าการนำเข้าสูงที่สุด คือ น้ำตาลที่ได้จากอ้อยหรือหัวบีต โดยมีมูลค่าการนำเข้าที่ 1,256.04 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 40.71 ของการนำเข้าภายในอุตสาหกรรมเกษตร/อาหารแปรรูป รองลงมาคือ อาหารปรุงแต่งที่ไม่ได้ระบุหรือรวมไว้ในที่อื่น อาทิ ยีสต์ ซอส ซุป ซุปข้น และน้ำเชื่อม (ร้อยละ 14.98) และ ของปรุงแต่งที่สกัดจากมอลต์ (ร้อยละ 7.15)



ภาพที่ 8-3 มูลค่าการนำเข้าสินค้าเกษตร/อาหารแปรรูปของอินโดนีเซีย

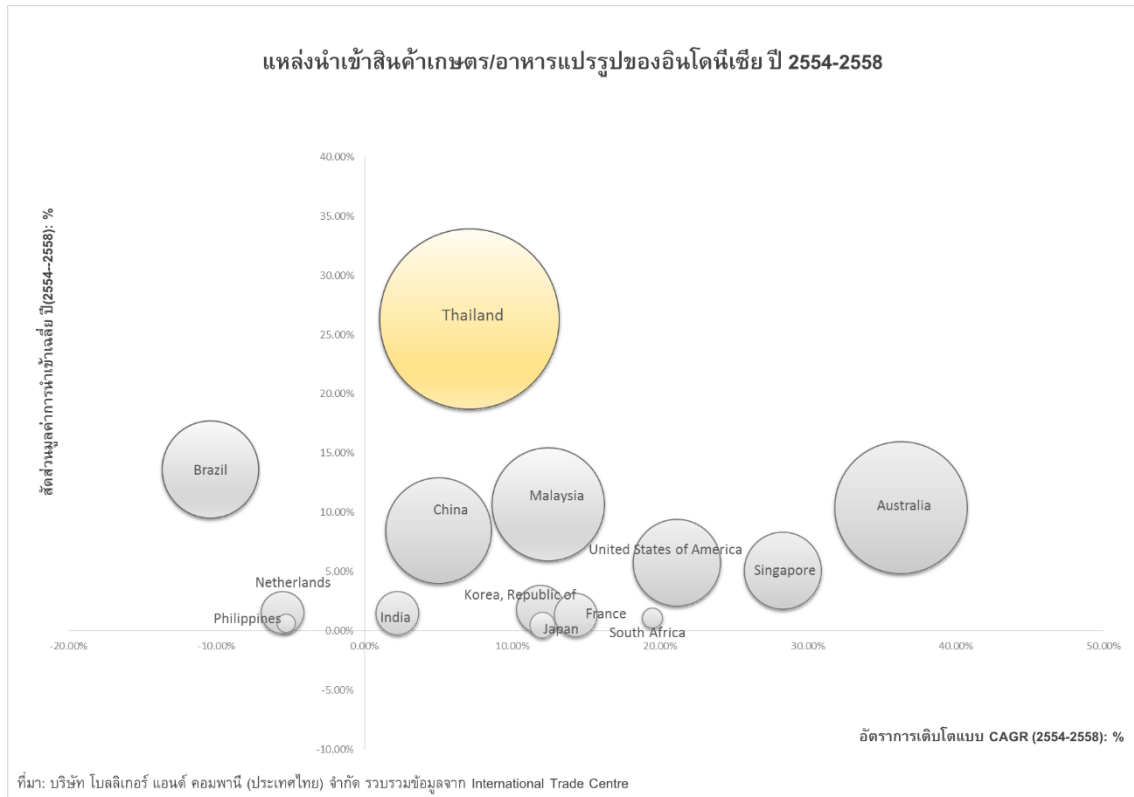


ที่มา: บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมข้อมูลจาก International Trade Centre

ในขณะที่หากพิจารณาถึงแหล่งนำเข้าสินค้าเกษตร/อาหารแปรรูปของอินโดนีเซียนั้น ไทย เป็นแหล่งนำเข้าสินค้าเกษตร/อาหารแปรรูปของอินโดนีเซียที่มีมูลค่ามากที่สุด โดยมีมูลค่าการนำเข้าที่ 804.12 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 26.31 ของมูลค่าการนำเข้าทั้งหมด รองลงมาได้แก่ บราซิล และมาเลเซีย ที่มีสัดส่วนมูลค่าการนำเข้าที่ร้อยละ 13.62 และ 10.70 ตามลำดับ สำหรับอัตราการเติบโตของการนำเข้า พบว่า ออสเตรเลียเป็นตลาดที่มีอัตราการเติบโตของการนำเข้ามากที่สุดที่ร้อยละ 36.32 รองลงมาได้แก่ สิงคโปร์ และสหรัฐฯ



ภาพที่ 8-4 มูลค่าการนำเข้าสินค้าเกษตร/อาหารแปรรูปของอินโดนีเซีย  
จำแนกตามรายประเทศ



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

## 8.2.2 การลงทุนในอุตสาหกรรมเกษตร/อาหารแปรรูป

การลงทุนโดยตรงของอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูปอินโดนีเซีย มีมูลค่าทั้งสิ้น 3,721.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 12.71 ของการลงทุนโดยตรงทั้งหมด โดยภาคธุรกิจที่มีบทบาทสำคัญ คือ ภาคอุตสาหกรรมอาหารแปรรูป มีมูลค่าการลงทุนทั้งสิ้น 1,521.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 40.88 ของการลงทุนโดยตรงในอุตสาหกรรมเกษตร/อาหารแปรรูป และอัตราการเติบโตแบบ CAGR ปี พ.ศ. 2554-2558 เท่ากับร้อยละ 8.33 อย่างไรก็ตาม สำหรับภาคการเกษตร พบว่า ภาคการเพาะปลูก เป็นธุรกิจที่มีมูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศมากที่สุด ที่ 2,070.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 55.68 ของการลงทุนโดยตรงในอุตสาหกรรมเกษตร/อาหารแปรรูป



**ตารางที่ 8-1 มูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศจำแนกตามภาคการผลิตของ  
อินโดนีเซีย ปี พ.ศ. 2554-2558**

หน่วยมูลค่า : ล้านดอลลาร์สหรัฐ / หน่วยจำนวน : โครงการ

ธุรกิจ	ปี พ.ศ. 2554		ปี พ.ศ. 2556		ปี พ.ศ. 2556		ปี พ.ศ. 2557		ปี พ.ศ. 2558	
	จำนวนโครงการ	มูลค่าการลงทุน	จำนวนโครงการ	มูลค่าการลงทุน	จำนวนโครงการ	มูลค่าการลงทุน	จำนวนโครงการ	มูลค่าการลงทุน	จำนวนโครงการ	มูลค่าการลงทุน
การลงทุนโดยตรงทั้งหมด	4,342	19,474.5	4,579	24,564.7	9,612	28,617.5	8,885	28,529.7	17,738	29,275.9
การเพาะปลูก (Food Crops & Plantation)	264	1,222.5	261	1,601.9	520	1,605.3	324	2,206.7	606	2,072.0
การปศุสัตว์ (Livestock)	14	21.1	14	19.8	19	11.3	26	30.8	98	75.1
การประมง (Fishery)	29	10.0	31	29.0	69	10.0	47	35.3	85	53.1
<b>รวมภาคเกษตร</b>	<b>307</b>	<b>1,253.6</b>	<b>306</b>	<b>1,650.7</b>	<b>608</b>	<b>1,626.7</b>	<b>397</b>	<b>2,272.8</b>	<b>789</b>	<b>2,200.2</b>
อุตสาหกรรมอาหารแปรรูป (Food Industry)	308	1,104.6	347	1,782.9	797	2,117.7	640	3,139.6	1,306	1,521.2
<b>รวมอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูป</b>	<b>615</b>	<b>2,358.3</b>	<b>653</b>	<b>3,433.6</b>	<b>1,405</b>	<b>3,744.4</b>	<b>1,037</b>	<b>5,412.4</b>	<b>2,095</b>	<b>3,721.4</b>

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

**8.3 พื้นที่ที่มีศักยภาพในการลงทุนในอุตสาหกรรมเกษตร/อาหารแปรรูปใน  
สาธารณรัฐอินโดนีเซีย**

**8.3.1 พื้นที่ที่มีศักยภาพ**

อินโดนีเซียมีการกำหนดยุทธศาสตร์ในการเป็น Self-reliance Country โดยมุ่งที่จะผลักดันการลงทุนสินค้าเพื่อทดแทนการนำเข้า และผลิตสินค้ามูลค่าเพิ่มจากทรัพยากรภายในประเทศเพื่อการส่งออก โดยได้มีการกำหนดพื้นที่การลงทุนเกษตร/อาหารแปรรูปที่เหมาะสมตามแต่ละเขตพื้นที่ทั้งสิ้น 18 จังหวัด ดังนี้



## ตารางที่ 8-2 พื้นที่ศักยภาพสำหรับการผลิตสินค้าเกษตร/อาหารแปรรูปภายในอินโดนีเซีย

ลำดับ	พื้นที่ศักยภาพ	สินค้าที่เหมาะสมสำหรับการผลิต
1	Aceh	กาแฟ โกโก้ ยางพารา ปาล์มน้ำมัน น้ำมันพืชมะเทศ อาหารสัตว์ และประมง
2	North Sumatra	ปาล์มน้ำมัน การปลูกผักและผลไม้ การเลี้ยงปลา โรงงานแปรรูป ยางครัมพ์
3	West Sumatra	อุตสาหกรรมยางพารา โกโก้ ปาล์มน้ำมัน การจับปลาทูน่า และ พืชมะเทศ
4	Riau	ปาล์มน้ำมัน ยางพารา สาขุ พืชมะเทศ
5	South Sumatra	ยางพารา ปาล์มน้ำมัน กาแฟ มะพร้าว อ้อย
6	Bengkulu	ปาล์มน้ำมัน ยางพารา โกโก้ มะพร้าว กาแฟ
7	West Java	การเลี้ยงปลากระชัง ปศุสัตว์ โรงงานแปรรูปมะเขือเทศ สับปะรด มะพร้าว และยางพารา
8	Central Java	กาแฟ ชา อ้อย โกโก้
9	East Java	มะม่วง เกลือ สหรัย ปลาป่น การปลูกพืชกลุ่มหัวบุก (Sawag) ข้าวโพด โกโก้ กาแฟ น้ำตาล ปศุสัตว์
10	Yogyakarta	มันสำปะหลัง น้ำตาล มะพร้าว การปลูกดอกไม้โดยเฉพาะดอก Chrysanthemum
11	Bali	แปรรูปสัตว์น้ำ โกโก้
12	West Nusa Tenggara	ปศุสัตว์ ถั่วลิสง สหรัย หอยมุก
13	West Kalimantan	ว่านหางจระเข้ มะพร้าว ยางพารา ปาล์มน้ำมัน การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ
14	East Kalimantan	ข้าว มะพร้าว ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ และอาหารสัตว์
15	North Sulawesi	ปลา (โดยเฉพาะ Skipjack Tuna) มะพร้าว โกโก้ จันทน์เทศ สหรัย
16	South Sulawesi	การปลูกข้าว ข้าวโพด ถั่วเหลือง ถั่วลิสง ถั่วเขียวผิวมัน การแปรรูป โกโก้และกาแฟ ปศุสัตว์ ประมง
17	Maluku	ประมง สหรัย
18	Papua	ปศุสัตว์ พัฒนาการปลูกและการแปรรูปโกโก้ ปลา การปลูกพืชอินทรีย์ ข้าว อ้อย ปาล์มน้ำมัน และการผลิตไบโอดีเซล

ที่มา : กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

### 8.3.2 พื้นที่เป้าหมาย

สำหรับการแปรรูปอาหารนั้น พื้นที่ที่น่าสนใจในการเข้าไปลงทุนและประกอบธุรกิจในอินโดนีเซียในการตั้งโรงงานอาหารแปรรูปนั้น (Attractive Area) ได้แก่ จังหวัดสุลาเวสีใต้ เกาะสุลาเวสี, จังหวัดสุมาตราเหนือ เกาะสุมาตรา และ จังหวัดชวาตะวันออก เกาะชวา ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มี





ความได้เปรียบ เนื่องจากเป็นแหล่งเพาะปลูกและการทำฟาร์มปศุสัตว์ที่สำคัญของประเทศ ทำให้ผู้ประกอบการเข้าถึงวัตถุดิบได้ง่าย อีกทั้งต้นทุนในการขนส่งที่ต่ำเนื่องจากแหล่งวัตถุดิบอยู่ใกล้โรงงาน และมีโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการผลิตที่ค่อนข้างครบถ้วนและการขนส่งหลายรูปแบบที่เชื่อมโยงระหว่างกัน

### ➤ จังหวัดสุลาเวสีใต้

จังหวัดสุลาเวสีใต้ ตั้งอยู่บนเกาะสุลาเวสี เมืองที่สำคัญ คือ เมืองมากัสซาร์ (Makassar) ซึ่งเป็นเมืองท่าเรือหลักแห่งหนึ่งของอินโดนีเซีย และเป็นพื้นที่ที่รัฐบาลอินโดนีเซียให้การสนับสนุนสำหรับการทำการเกษตร ปศุสัตว์ และการแปรรูปอาหารแห่งหนึ่งของประเทศ โดยพืชเศรษฐกิจสำคัญสำหรับพื้นที่ดังกล่าว คือ ข้าว ข้าวโพด ถั่วเหลือง ถั่วลิสง ถั่วเขียวผิวมัน โกโก้ กาแฟ การประมง ปศุสัตว์ รายละเอียดข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดสุลาเวสีใต้ (South Sulawesi) เป็นไปดังตารางที่ 8-3

ตารางที่ 8-3 ข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดสุลาเวสีใต้

ข้อมูลพื้นฐาน	รายละเอียด
เมืองหลัก	มากัสซาร์
เขตแดน	ทิศเหนือ: จังหวัดสุลาเวสีตะวันตก (West Sulawesi) ทิศใต้: ทะเลฟลอเรส (Flores Sea) ทิศตะวันออก: จังหวัดสุลาเวสีตะวันออกเฉียงใต้ (South East Sulawesi) ทิศตะวันตก: ช่องแคบมากัสซาร์
พื้นที่	46,083.94 km <sup>2</sup>
Gross Regional Domestic Product (GRDP)	IDR 64.28 พันล้าน (ข้อมูล ณ ปี 2556)
สนามบิน	Andi Jemma Airport, Bone Airport, BUA Airport(Lagaligo), H. Aroeppala Selayar Airport, Pongtiku Airport, Rampi Airport, Seko Airport, และ Sultan Hasanuddin Airport.
ทางหลวง	State Highway (1,556 km) Provincial Airport (1,147.51 km) District/City Road (29,616 km)
ท่าเรือ	รวมทั้งสิ้น 51 แห่ง อาทิ Appatana Port, Bajoe Port, Barerebo Port, Batang Mata Port, Belopa Port, Biropa Port, Bone Lohe Port, Bonerate Port, Bulukumba Port,



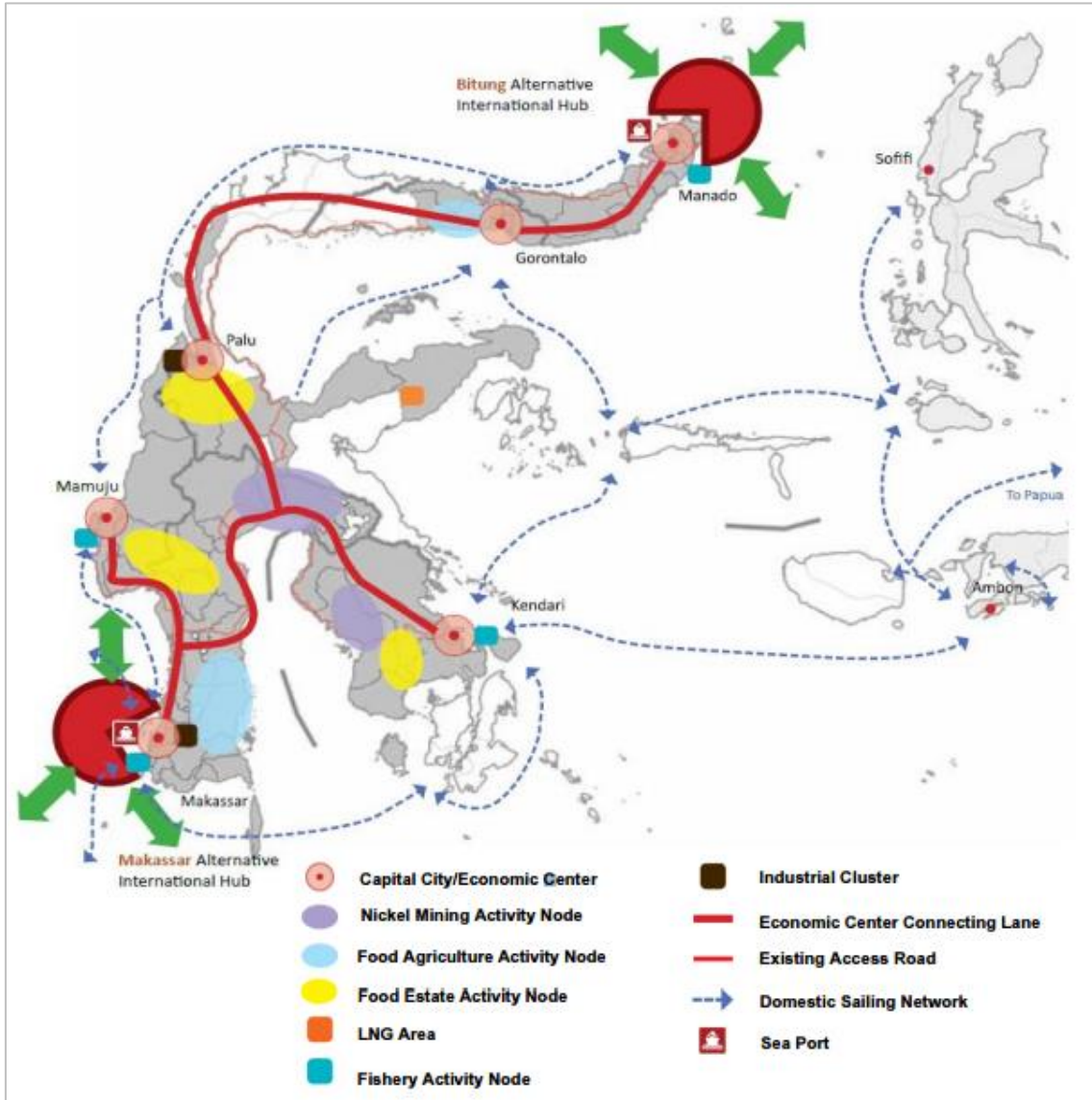
ข้อมูลพื้นฐาน	รายละเอียด
	Cappasalo Port, Cenrana Port, Danggai Port, Jeneponto Port, Labuange Port, Lambangkeke Kajang Port, Lampia Port, Lapangkong Port, Lappe'e Port, Larea-rea Port และ Larompong Port
เขตอุตสาหกรรม	Makassar Industrial Zone
ค่าแรงขั้นต่ำ	IDR 1.8 ล้าน / เดือน (ข้อมูล ณ ปี 2557)

ที่มา: The Investment Coordinating Board of the Republic of Indonesia (BKPM)

นอกจากนี้ สำหรับพื้นที่สุลาเวสียังได้ถูกกำหนดเป็นพื้นที่หนึ่งสำหรับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจของอินโดนีเซียทั้ง 6 แห่ง ภายใต้แผนการเร่งและขยายการพัฒนาเศรษฐกิจของอินโดนีเซีย 2554-2568 โดยเป็นการมุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อเป็นศูนย์กลางการผลิตและแปรรูปด้านการเกษตร การเพาะปลูก ประมง น้ำมันและก๊าซธรรมชาติ และทรัพยากรแร่ของประเทศ ซึ่งภาพที่ 8-5 จะแสดงถึงรายละเอียดโครงสร้างพื้นฐานภายใต้แผนการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจสุลาเวสี



ภาพที่ 8-5 ระเบียงเศรษฐกิจสุลาเวสี (Sulawesi Economic Corridor)



ที่มา: Master Plan for Acceleration and Expansion of Indonesia Economic Development 2011-2025 (2011)

ปัจจุบันจังหวัดสุลาเวสีได้ประกอบด้วยพื้นที่อุตสาหกรรมที่สำคัญ คือ Makassar Industrial Area ตั้งอยู่ในเมืองมาคัสซาร์ ดำเนินกิจการโดย PT Kawasan Industri Makassar ซึ่งเป็นบริษัทที่ถือหุ้นโดยภาครัฐทั้งส่วนกลางและส่วนท้องถิ่น โดยเป็นเขตอุตสาหกรรมที่มุ่งเน้นการผลิตอาหารแปรรูปเป็นหลัก ทั้งนี้ PT Kawasan Industri Makassar กำลังมีแผนจะสร้างเขตอุตสาหกรรมแห่งที่ 2 ในเขตสุลาเวสีใต้เช่นกัน เพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมในอนาคต โดยกำลังอยู่ในระหว่างการดำเนินการและการหาผู้ร่วมทุนเพื่อก่อสร้างพื้นที่ดังกล่าว



### ➤ จังหวัดสุมาตราเหนือ

จังหวัดสุมาตราเหนือ ตั้งอยู่บนเกาะสุมาตรา เมืองที่สำคัญ คือ เมืองเมตัน (Medan) เป็นเมืองขนาดใหญ่อันดับที่ 3 ของประเทศที่มีโครงสร้างพื้นฐานค่อนข้างพร้อม เป็นพื้นที่ที่เหมาะสมกับภาคเกษตรกรรม 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 บาหลี และชวากลาง สำหรับการประมงทางทะเล เกาะสุมาตราเป็นแหล่งสำคัญของปลากะโทงแทงดำ (Black Marlin) ปลาทูน่า และสัตว์น้ำหลากหลายชนิด แต่ก็มีข้อจำกัดในการรุกรานน้ำระหว่างประเทศ

รายละเอียดข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดสุมาตราเหนือ (North Sumatra) เป็นไปดังตารางที่

8-4

ตารางที่ 8-4 ข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดสุมาตราเหนือ

ข้อมูลพื้นฐาน	รายละเอียด
เมืองหลัก	เมตัน
เขตแดน	ทิศเหนือ: จังหวัด Aceh ทิศใต้: จังหวัด Riau และจังหวัดสุมาตราตะวันตก ทิศตะวันออก: มาเลเซีย (ฝั่งช่องแคบมะละกา) ทิศตะวันตก: ทะเลอินเดีย
พื้นที่	71,680.68 km <sup>2</sup>
Gross Regional Domestic Product (GRDP)	IDR 142.53 พันล้าน (ข้อมูล ณ ปี 2556)
สนามบิน	Aek Godang Airport, Binaka Airport, Bukit Malintang Airport, Dr. F.L. Tobing/Pinangsori Airport, Kualanamu Airport, Lasondre Airport, Sibisa Airport, Silangit Airport, Simalungun Airport, Teluk Dalam Airport
ทางหลวง	State Highway (2.249,64 km) Provincial Highway (3.048,50 km) District/City Road (33.942,77 km)



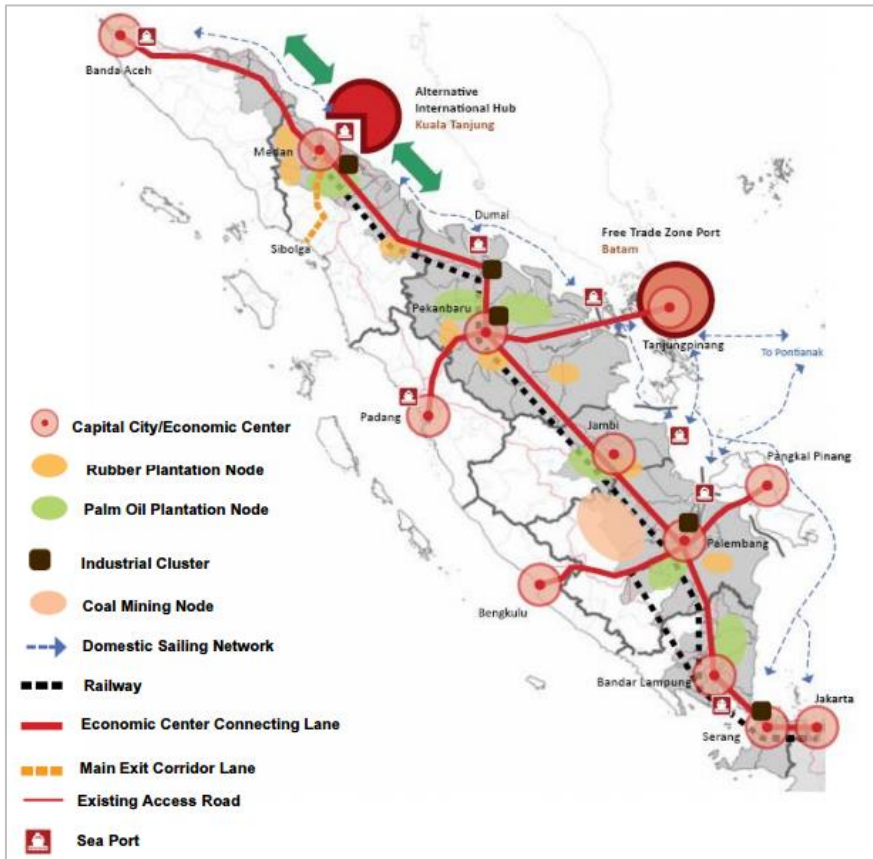
ข้อมูลพื้นฐาน	รายละเอียด
ท่าเรือ	Barus Port, Belawan Port, Belawan Container Terminal Port, Kuala Sarapu Port, Lahewa Port, Leidong Port, Manduamas Port, Oswald Siahaan/Labuhan Angin Port, Pangkalan Brandan Port, Pertamina Sibolga Port, PT Tjipta Rimba Djaya Port, Pulau Kampai Port, Sibolga Port, Sirombu Port, Tanjung Pura Port, Tanjung Sarang Elang Port, Tapak Kuda Port, Tello Port, Teluk Dalam Port
เขตอุตสาหกรรม	Medan Industrial Zone Medanstar Industrial Estate Pulahan Seruai Industrial Estate
ค่าแรงขั้นต่ำ	IDR 1.5 ล้าน / เดือน (ข้อมูล ณ ปี 2557)

ที่มา: The Investment Coordinating Board of the Republic of Indonesia (BKPM)

สำหรับพื้นที่สุมาตราเหนือยังได้ถูกกำหนดเป็นพื้นที่หนึ่งสำหรับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจของอินโดนีเซียทั้ง 6 แห่ง ภายใต้แผนการเร่งและขยายการพัฒนาเศรษฐกิจของอินโดนีเซีย 2554-2568 โดยเป็นการมุ่งเน้นพื้นที่เพาะปลูกยางและปาล์มน้ำมัน ซึ่งภาพที่ 8-6 จะแสดงถึงรายละเอียดโครงสร้างพื้นฐานภายใต้แผนการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจสุมาตรา



ภาพที่ 8-6 ระเบียงเศรษฐกิจสุมาตรา (Sumatra Economic Corridor)



ที่มา: Master Plan for Acceleration and Expansion of Indonesia Economic Development 2011-2025 (2011)

### ➤ จังหวัดชวาตะวันออก

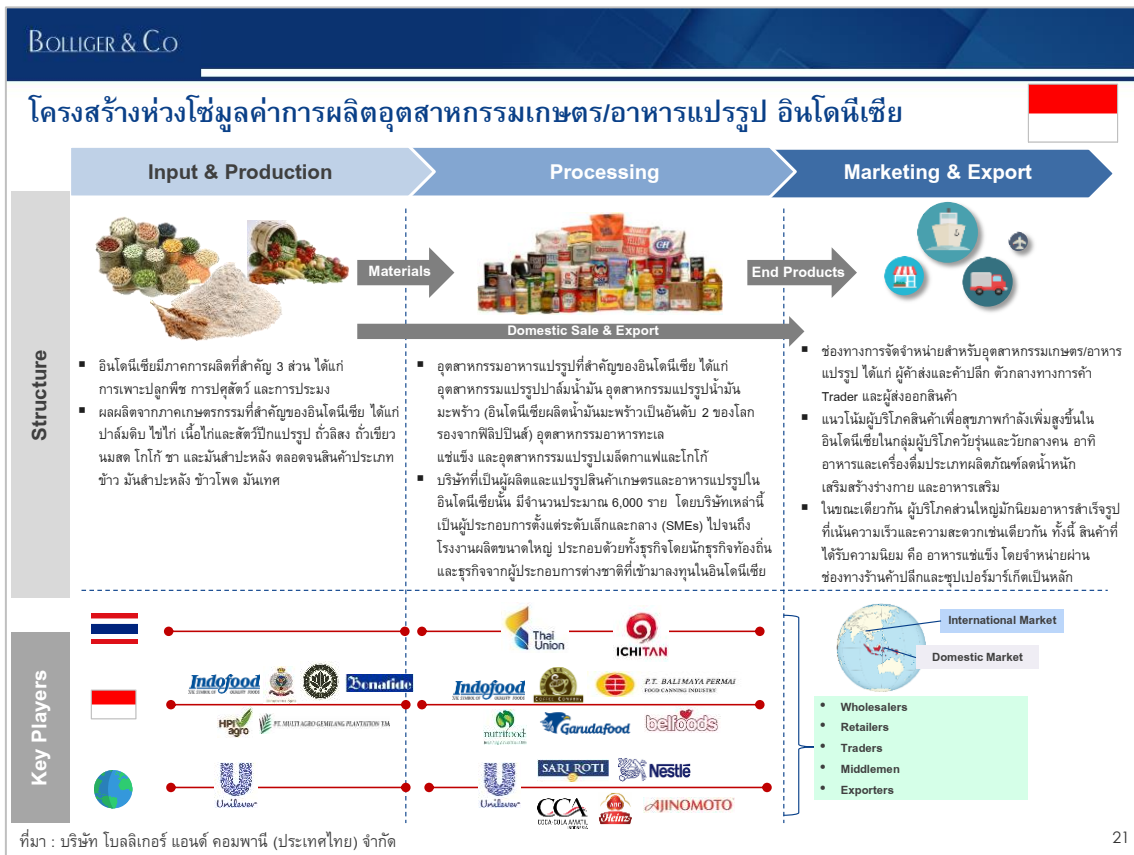
จังหวัดชวาตะวันออก ตั้งอยู่บนเกาะชวา เมืองที่สำคัญคือ เมืองซูราบายา (Surabaya) มีขนาดใหญ่เป็นอันดับสองรองจากกรุงจาการ์ตา ค่าจ้างขั้นต่ำของจังหวัดชวาตะวันออกอยู่ที่ 79.27 ดอลลาร์สหรัฐต่อเดือน หรือประมาณ 2,640 บาทต่อเดือน เป็นแหล่งผลิตการปศุสัตว์ที่ใหญ่ที่สุดในอินโดนีเซีย อีกทั้ง มีวัตถุดิบที่มีมากและหลากหลายดึงดูดให้นักลงทุนในประเทศและต่างประเทศเข้ามาลงทุนในจังหวัด ด้วยปัจจัยส่งเสริมด้านโครงสร้างทางการขนส่งที่มีความครอบคลุมและเชื่อมโยงกัน โดยมีระบบขนส่งทางถนน ราง อากาศ และทะเล อย่างไรก็ตาม ปัญหาหนึ่งสำหรับการทำเพาะปลูกและเกษตรแปรรูปในพื้นที่ชวาตะวันออก คือ ปัญหาทรัพยากรดินเสื่อมสภาพ ทำให้ผลผลิตจากการเพาะปลูกลดลง ตลอดจนการเวนคืนพื้นที่เพาะปลูกเพื่อเปลี่ยนเป็นพื้นที่อุตสาหกรรม ทำให้พื้นที่ชวาตะวันออกอาจมีอุปสรรคบางประการในด้านข้อจำกัดประสิทธิภาพและพื้นที่เพาะปลูก ทำให้อุตสาหกรรมเกษตร/อาหารแปรรูปอาจจำเป็นต้องมีการขนส่งวัตถุดิบจากแหล่งวัตถุดิบที่ไกลออกไป และก่อให้เกิดต้นทุนที่สูงขึ้นต่อการผลิต



## 8.4 วิเคราะห์ห่วงโซ่มูลค่าการผลิตอุตสาหกรรมเกษตร/อาหารแปรรูป ในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

โครงสร้างห่วงโซ่มูลค่าการผลิตอุตสาหกรรมเกษตร/อาหารแปรรูปของอินโดนีเซีย  
เป็นไปดังภาพที่ 8-7

ภาพที่ 8-7 ห่วงโซ่มูลค่าการผลิตอุตสาหกรรมเกษตร/อาหารแปรรูปของอินโดนีเซีย



ที่มา : บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด

### 8.4.1 ผู้เล่นสำคัญในอุตสาหกรรมเกษตร/อาหารแปรรูป ในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

ในส่วนของบริษัทที่เป็นผู้ผลิตและแปรรูปสินค้าเกษตรและอาหารแปรรูปในอินโดนีเซียนั้น มีจำนวนประมาณ 6,000 ราย<sup>2</sup> โดยบริษัทเหล่านี้เป็นผู้ประกอบการตั้งแต่ระดับเล็กและกลาง

<sup>2</sup> ข้อมูลจาก Global Business Guide Indonesia



(SMEs) ไปจนถึงโรงงานผลิตขนาดใหญ่ ประกอบด้วยทั้งธุรกิจโดยนักธุรกิจท้องถิ่นและธุรกิจจากผู้ประกอบการต่างชาติที่เข้ามาลงทุนในอินโดนีเซีย บริษัทผู้ผลิตที่สำคัญของแต่ละภาคธุรกิจของอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูป แสดงในตารางที่ 8-5 ดังนี้

ตารางที่ 8-5 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
	PT BOMAR MARINUSA
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
	Jakarama Tama PT
อาหารพร้อมรับประทาน	PRONAS
	PT INDOFOOD SUKSES MAKMUR Tbk





ประเภทภาคธุรกิจของอุตสาหกรรม	บริษัทผู้ผลิตในอุตสาหกรรม
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
ห้มน้ปาล์ม	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
ห้มน้มะพร้าว	P.T. Harvard Cocopro
	P.T. Indo Vegetable Oil Industri
กาแฟ	PT.Balimuda Food
	CV.Kopi Musang Excelent
	Merdeka Coffee
	SumatraCoffeCompany

ที่มา: บริษัท โบลีเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมจากหลายแหล่งข้อมูล

สำหรับสัดส่วนทางการตลาดของผู้เล่นสำคัญในอุตสาหกรรมเนื้อสัตว์และอาหารทะเลแปรรูป เป็นไปดังตารางที่ 8-6 โดย So Good เป็นแบรนด์สินค้าที่มีสัดส่วนทางการตลาดมากที่สุดในปี 2558 ที่ร้อยละ 20.9 รองลงมาได้แก่ Fiesta และ Belfoods ที่ร้อยละ 19.2 และ 8.3 ตามลำดับ ในขณะที่สัดส่วนทางการตลาดของผู้เล่นสำคัญในอุตสาหกรรมผักและผลไม้แปรรูป พบว่า แบรนด์สินค้าที่มีส่วนแบ่งตลาดมากที่สุด คือ Del Monte ที่ร้อยละ 21.2 รองลงมาได้แก่ S&W (ร้อยละ 11.6) และ Belycs (ร้อยละ 11.1)



**ตารางที่ 8-6 สัดส่วนทางการตลาดของผู้เล่นสำคัญในอุตสาหกรรมเนื้อสัตว์และ  
อาหารทะเลแปรรูป ปี พ.ศ. 2555-2558**

แบรนด์	บริษัท	สัดส่วนทางการตลาด (ร้อยละ)			
		2555	2556	2557	2558
So Good	So Good Food PT	20.3	20.5	20.8	20.9
Fiesta	Primafood International PT	19.3	19.3	19.3	19.2
Belfoods	Sierad Produce Tbk PT	8.0	8.2	8.3	8.3
ABC	Heinz ABC Indonesia PT	7.0	7.0	7.1	7.1
Pronas	Canning Foods Indonesia PT	3.5	3.6	3.7	3.7
Maya	Maya Muncar PT	3.3	3.4	3.4	3.5
Botan	Maya Muncar PT	3.3	3.3	3.3	3.3
Gaga	Jakarana Tama PT	3.1	3.1	3.0	3.0
Cip	Surya Jaya Abadi Perkasa PT	2.9	3.0	3.0	2.9
Ayam	Denis Frères SA	2.8	2.8	2.9	2.9
Fino	Madusari Nusaperdana PT	2.0	2.0	2.0	1.9
Bernardi	Eloda Mitra PT	1.5	1.5	1.6	1.7
Farmhouse	San Miguel Pure Foods Indonesia PT	1.4	1.4	1.4	1.4
So-Lite	Macroprima Pangan Utama PT	1.3	1.3	1.4	1.4
Kimbo	Madusari Nusaperdana PT	1.3	1.3	1.3	1.3
อื่นๆ		19.0	18.3	17.5	17.5
<b>รวมทั้งหมด</b>		<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

ที่มา: Euromonitor International

**ตารางที่ 8-7 สัดส่วนทางการตลาดของผู้เล่นสำคัญในอุตสาหกรรมผักและผลไม้แปรรูป  
ปี พ.ศ. 2555-2558**

แบรนด์	บริษัท	สัดส่วนทางการตลาด (ร้อยละ)			
		2555	2556	2557	2558
Del Monte	Kikkoman Corp	20.2	20.5	20.8	21.2
S&W	Del Monte Pacific Ltd	10.7	11.0	11.3	11.6
Belycs	Buatama Indojoya PT	10.9	10.8	11.0	11.1
Ayam	Denis Frères SA	7.2	7.2	7.2	7.1
Maling	Bright Food (Group) Co Ltd	6.1	5.9	5.7	5.4
Meily	Buatama Indojoya PT	4.1	4.1	4.2	4.2
Aroy-D	Thai Agri Foods PCL	3.9	3.8	3.7	3.5
Golden Farm	PTC Commercial Corp	3.3	3.3	3.3	3.3



แบรนด์	บริษัท	สัดส่วนทางการตลาด (ร้อยละ)			
		2555	2556	2557	2558
Heinz	Kraft Heinz Co	-	-	-	2.4
Bonduelle	Bonduelle Groupe SA	2.2	2.2	2.2	2.2
Simplot	Simplot Agritama PT	1.4	1.4	1.4	1.4
Cip	Surya Jaya Abadi Perkasa PT	1.2	1.1	1.0	1.0
Hunt's	ConAgra Foods Inc	0.4	0.4	0.4	0.4
McCain	McCain Foods Ltd	0.4	0.4	0.4	0.3
Just Fry	Diamond Cold Storage PT	0.2	0.2	0.3	0.3
Bumifood	Sekar Bumi Tbk PT	0.3	0.2	0.2	0.2
Heinz	Heinz Co, HJ	2.6	2.5	2.5	-
Private label	Private Label	0.4	0.4	0.4	0.4
อื่นๆ		24.4	24.4	24.3	23.9
<b>รวมทั้งหมด</b>		<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

ที่มา: Euromonitor International

ทั้งนี้ บริษัทผลิตเกษตร/อาหารแปรรูปของไทยที่มีการลงทุนในอินโดนีเซียแล้ว ได้แก่

- PT CP Indonesia เครือเจริญโภคภัณฑ์ ประกอบธุรกิจการเกษตรและอาหาร อาทิ ฟาร์มปศุสัตว์ (ไก่ หมู กุ้ง) อาหารสัตว์ อาหารแช่แข็ง และเครื่องดื่ม โดยเข้ามาลงทุนในอินโดนีเซียตั้งแต่ปี 2515 ได้ขยายการลงทุนอย่างต่อเนื่องและมีบริษัทในเครือจำนวนมาก ปัจจุบันได้เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์อินโดนีเซียอีกด้วย
- บริษัท ไทยยูเนี่ยน โฟรเซน โปรดักส์ จำกัด (มหาชน) ประกอบธุรกิจผลิตปลากระป๋อง โดยเข้าซื้อหุ้นบริษัทผลิตปลาทูน่ากระป๋อง PT. Jui Fa Manufacturing Co., Ltd. เมื่อปี 2549
- บริษัท โอเอสสกา จำกัด ประกอบธุรกิจเครื่องดื่มให้พลังงาน โดยประกอบธุรกิจร่วมทุนชื่อ PT M-150 Indonesia
- บริษัท อิชิตัน กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) ประกอบธุรกิจเครื่องดื่มชาเขียวบรรจุขวด เข้ามาลงทุนในอินโดนีเซียตั้งแต่ปี 2558 ภายใต้ชื่อ PT Ichitan Indonesia โดยร่วมกับบริษัทอินโดนีเซีย PT Atri Pacific ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนระหว่าง PT Sigmantara Alfindo กับ Mitsubishi Japan Corporation



#### 8.4.2 การนำเข้าวัตถุดิบและการแปรรูป

อินโดนีเซียมีภาคการผลิตที่สำคัญ 3 ส่วน ได้แก่ การเพาะปลูกพืช การปศุสัตว์ และการประมง โดยผลผลิตจากภาคเกษตรกรรมที่สำคัญของอินโดนีเซีย ได้แก่ ปาล์มดิบ ไข่ไก่ เนื้อไก่และสัตว์ปีกแปรรูป ถั่วลิสง ถั่วเขียว นมสด โกโก้ ชา และมันสำปะหลัง ตลอดจนสินค้าประเภทข้าว มันสำปะหลัง ข้าวโพด และมันเทศ โดยภาคการเกษตรและปศุสัตว์เป็นกิจกรรมการผลิตที่สำคัญของอินโดนีเซีย โดยมีสัดส่วนการจ้างงานกว่าร้อยละ 40 ของการจ้างงานภายในประเทศทั้งหมด และคิดเป็นร้อยละ 14 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศในปี 2558

ปัจจุบันพื้นที่ร้อยละ 30 ของอินโดนีเซียถูกนำไปใช้สำหรับการเพาะปลูกและปศุสัตว์ โดยประกอบด้วยผู้ประกอบการเกษตรกรรมและปศุสัตว์ทั้งสิ้น 2 ประเภท ได้แก่ ผู้ประกอบการที่มีโรงงานขนาดใหญ่ ซึ่งมีรัฐหรือเอกชนเป็นเจ้าของ และผู้ประกอบการขนาดเล็กซึ่งมีการผลิตในครัวเรือน โดยสำหรับผู้ประกอบการขนาดใหญ่พบว่า จะมีการผลิตเพื่อส่งออกหรือแปรรูปเพื่อส่งออกเป็นหลัก ในขณะที่ผู้ประกอบการรายย่อยจะมีการผลิตเพื่อจำหน่ายยังตลาดในประเทศมากกว่า

ข้อได้เปรียบประการหนึ่งสำหรับอินโดนีเซียคือ จากสภาพภูมิศาสตร์ที่ตั้งอยู่ในเขตร้อนชื้น ทำให้อินโดนีเซียมีฝนตกชุกประกอบกับมีแสงแดดสลับกันเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งส่งผลดีต่อการเพาะปลูกในพื้นที่ดังกล่าว โดยปัจจุบันอินโดนีเซียเป็นผู้ผลิตอันดับหนึ่งของโลกในสินค้าประเภทปาล์มน้ำมัน กานพลู และอบเชย ผู้ผลิตอันดับสองสำหรับต้นจันทร์เทศ ยางธรรมชาติ วนิลา และน้ำมันมะพร้าว ผู้ผลิตอันดับสามสำหรับข้าวและโกโก้ อันดับสี่สำหรับกาแฟ และอันดับที่หกสำหรับการปลูกชา

ด้านภาคการค้าระหว่างประเทศสำหรับสินค้าเกษตรและปศุสัตว์ พบว่า ปาล์มน้ำมันเป็นสินค้าที่อินโดนีเซียมีการส่งออกมากที่สุดถึง 15,385.28 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2558 คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 49.23 ของการส่งออกในอุตสาหกรรมทั้งหมด รองลงมาได้แก่ มะพร้าว (ร้อยละ 7.61) กุ้งและปู (ร้อยละ 4.34) กาแฟ (ร้อยละ 3.83) และโกโก้ (ร้อยละ 2.54) นอกจากนี้ยังมีสินค้าส่งออกสำคัญอื่นๆ อาทิ พริกไทย ขนมอบหอบ และถั่วแปรรูป ในขณะที่ภาคการนำเข้านั้น สินค้าที่มีการนำเข้ามากที่สุด คือ ข้าวสาลีและข้าวเมสลิน โดยมีมูลค่านำเข้าที่ 2,082.77 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14.12 ของการนำเข้าทั้งหมด รองลงมาได้แก่ กากน้ำมัน (ออยล์เค้ก) และกากแข็งอื่น ๆ ที่ได้จากการสกัดน้ำมันถั่วเหลือง (ร้อยละ 12.30) น้ำตาล (ร้อยละ 8.52) ถั่วเหลือง (ร้อยละ 7.01) และข้าวโพด (ร้อยละ 4.72)



อุตสาหกรรมอาหารแปรรูปที่สำคัญของอินโดนีเซีย ได้แก่ อุตสาหกรรมแปรรูปปาล์ม น้ำมัน อุตสาหกรรมแปรรูปน้ำมันมะพร้าว (อินโดนีเซียผลิตน้ำมันมะพร้าวเป็นอันดับ 2 ของโลกรองจากฟิลิปปินส์) อุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่แข็ง และอุตสาหกรรมแปรรูปเมล็ดกาแฟและโกโก้ นอกจากนี้อินโดนีเซียยังมีทรัพยากรทางการเกษตรที่อุดมสมบูรณ์และพร้อมสำหรับการแปรรูปอีกมาก หากแต่ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ เป็นผู้ประกอบการขนาดเล็กที่ยังคงขาดกระบวนการแปรรูปและเทคโนโลยีการผลิตที่มีประสิทธิภาพ ทำให้เกิดปัญหาด้านการผลิตและการควบคุมคุณภาพผลิตภัณฑ์อยู่

### 8.4.3 ช่องทางการจัดจำหน่ายสินค้า

สัดส่วนช่องทางการจัดจำหน่ายสินค้าเนื้อสัตว์และอาหารทะเลแปรรูปไปยังผู้บริโภค จำแนกตามมูลค่าการจัดจำหน่าย สามารถแสดงได้ดังตารางที่ 8-8 ซึ่งพบว่า ในปี 2558 กว่าร้อยละ 73.0 ของช่องทางการจัดจำหน่ายทั้งหมดเป็นการจัดจำหน่ายผ่านช่องทางร้านค้าปลีกสมัยใหม่ (Modern Grocery Retailers) ซึ่งประกอบด้วยร้านค้าสะดวกซื้อ ในสัดส่วนมากที่สุดที่ร้อยละ 27.0 รองลงมาคือซูเปอร์มาร์เก็ต และไฮเปอร์มาร์เก็ต ที่ร้อยละ 23.5 และ 22.5 ตามลำดับ ในขณะที่ร้านค้าปลีกแบบดั้งเดิม (Traditional Grocery Retailers) มีสัดส่วนการจัดจำหน่ายที่ร้อยละ 27.0

ตารางที่ 8-8 สัดส่วนมูลค่าการจัดจำหน่ายสินค้าเนื้อสัตว์และอาหารทะเลแปรรูปไปยังผู้บริโภค ปี พ.ศ. 2553-2558 จำแนกตามช่องทางการจัดจำหน่าย

(หน่วย: ร้อยละ)

ช่องทางการจัดจำหน่าย	2553	2554	2555	2556	2557	2558
ร้านค้าปลีกสมัยใหม่ (Modern Grocery Retailers)	78.8	78.0	77.2	76.0	74.7	73.0
ร้านค้าสะดวกซื้อ (Convenience Stores)	17.8	20.0	22.2	24.0	25.2	27.0
ไฮเปอร์มาร์เก็ต (Hypermarket)	30.0	28.5	27.0	25.5	24.5	22.5
ซูเปอร์มาร์เก็ต (Supermarket)	31.0	29.5	28.0	26.5	25.0	23.5
ร้านค้าปลีกแบบดั้งเดิม (Traditional Grocery Retailers)	21.2	22.0	22.8	24.0	25.3	27.0
ร้านค้าอิสระขนาดเล็ก (Independent Small Grocers)	20.0	20.5	21.0	22.0	23.0	24.5



ช่องทางจัดจำหน่าย	2553	2554	2555	2556	2557	2558
ร้านค้าปลีกอื่นๆ (Other Grocery Retailers)	1.2	1.5	1.8	2.0	2.3	2.5
<b>รวมทั้งหมด</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

ที่มา: Euromonitor International

ในขณะที่ช่องทางจัดจำหน่ายไปยังผู้บริโภค สำหรับสินค้าเกษตรแปรรูป ดังตารางที่ 8-8 พบว่า ในปี 2558 ช่องทางการจัดจำหน่ายทั้งหมดเป็นการจัดจำหน่ายผ่านช่องทางร้านค้าปลีกสมัยใหม่ (Modern Grocery Retailers) มีสัดส่วนมูลค่าการจัดจำหน่ายถึงร้อยละ 82.0 ของช่องทางการจัดจำหน่ายทั้งหมด ซึ่งประกอบด้วยไฮเปอร์มาร์เก็ต ในสัดส่วนมากที่สุดที่ร้อยละ 40.0 รองลงมาคือซูเปอร์มาร์เก็ต (ร้อยละ 29.5) และร้านค้าสะดวกซื้อ (ร้อยละ 12.5) ในขณะที่ร้านค้าปลีกแบบดั้งเดิม (Traditional Grocery Retailers) มีสัดส่วนการจัดจำหน่ายที่ร้อยละ 18.0

**ตารางที่ 8-9 สัดส่วนมูลค่าการจัดจำหน่ายสินค้าเกษตรแปรรูปไปยังผู้บริโภค ปี 2553-2558**  
จำแนกตามช่องทางการจัดจำหน่าย

(หน่วย: ร้อยละ)

ช่องทางจัดจำหน่าย	2553	2554	2555	2556	2557	2558
<b>ร้านค้าปลีกสมัยใหม่</b> <b>(Modern Grocery Retailers)</b>	<b>77.0</b>	<b>78.0</b>	<b>79.0</b>	<b>80.0</b>	<b>81.0</b>	<b>82.0</b>
ร้านค้าสะดวกซื้อ (Convenience Stores)	10.0	10.5	11.0	11.5	12.0	12.5
ไฮเปอร์มาร์เก็ต (Hypermarket)	35.0	36.0	37.0	38.0	39.0	40.0
ซูเปอร์มาร์เก็ต (Supermarket)	32.0	31.5	31.0	30.5	30.0	29.5
<b>ร้านค้าปลีกแบบดั้งเดิม</b> <b>(Traditional Grocery Retailers)</b>	<b>23.0</b>	<b>22.0</b>	<b>21.0</b>	<b>20.0</b>	<b>19.0</b>	<b>18.0</b>
ร้านค้าอิสระขนาดเล็ก (Independent Small Grocers)	23.0	22.0	21.0	20.0	19.0	18.0
<b>รวมทั้งหมด</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

ที่มา: Euromonitor International



#### 8.4.4 ขนาดตลาดและความต้องการผู้บริโภค

สำหรับมูลค่าตลาดของอุตสาหกรรมเนื้อสัตว์และอาหารทะเลแปรรูปของอินโดนีเซียสามารถแสดงได้ดังตารางที่ 8-10 ซึ่งพบว่า เนื้อสัตว์แช่แข็ง เป็นสินค้าที่มีส่วนแบ่งตลาดมากที่สุดในอินโดนีเซียที่ร้อยละ 48.9 โดยมีมูลค่าตลาดในปี 2558 ที่ 8,195.9 พันล้าน IDR รองลงมาได้แก่อาหารทะเลที่สามารถเก็บรักษาได้ในอุณหภูมิห้อง (ร้อยละ 25.2) และเนื้อสัตว์ที่สามารถเก็บรักษาได้ในอุณหภูมิห้อง (ร้อยละ 14.0) และสินค้าที่มีอัตราการเติบโตของมูลค่าตลาดมากที่สุด คือเนื้อสัตว์ที่สามารถเก็บรักษาได้ในอุณหภูมิห้อง โดยมีอัตราการเติบโตที่ร้อยละ 19.84

ตารางที่ 8-10 มูลค่าตลาดของอุตสาหกรรมเนื้อสัตว์และอาหารทะเลแปรรูปของอินโดนีเซีย

(หน่วย: พันล้าน IDR)

ประเภท	2554	2555	2556	2557	2558	อัตราการเติบโตเฉลี่ยปี 2554-2558	สัดส่วนมูลค่าตลาดเฉลี่ยปี 2554-2558
เนื้อสัตว์แปรรูป	6,355.4	7,461.4	8,836.3	10,549.2	12,313.0	17.98%	72.9%
เนื้อสัตว์ที่สามารถเก็บรักษาได้ในอุณหภูมิห้อง	1,172.2	1,406.4	1,687.7	2,035.7	2,417.6	19.84%	14.0%
เนื้อสัตว์แช่เย็น	865.1	1,021.5	1,210.5	1,447.2	1,699.5	18.39%	10.0%
เนื้อสัตว์แช่แข็ง	4,318.1	5,033.5	5,938.2	7,066.3	8,195.9	17.38%	48.9%
อาหารทะเลแปรรูป	2,316.8	2,781.4	3,297.9	3,931.7	4,610.8	18.77%	27.1%
อาหารทะเลที่สามารถเก็บรักษาได้ในอุณหภูมิห้อง	2,136.7	2,579.6	3,069.7	3,670.0	4,312.2	19.19%	25.2%
อาหารทะเลแช่เย็น	34.9	37.3	40.6	44.9	49.2	8.96%	0.3%
อาหารทะเลแช่แข็ง	145.2	164.5	187.6	216.9	249.4	14.48%	1.5%
รวมมูลค่าผักและผลไม้แปรรูปทั้งหมด	8,672.20	10,242.80	12,134.30	14,480.90	16,923.70	18.19%	100.0%

ที่มา: Euromonitor International

ในขณะที่มูลค่าตลาดของอุตสาหกรรมผักและผลไม้แปรรูปของอินโดนีเซีย ดังแสดงในตารางที่ 8-11 พบว่า เกือบทั้งหมดของมูลค่าตลาดผลไม้แปรรูปของอินโดนีเซียเป็นผลิตภัณฑ์ผักและผลไม้แปรรูปที่สามารถเก็บรักษาได้ในอุณหภูมิห้อง โดยผลไม้แปรรูปเป็นสินค้าที่มีส่วนแบ่งมูลค่าการตลาดสูงสุดที่ร้อยละ 68.9 ประกอบกับมีอัตราการเติบโตของมูลค่าตลาดสูงสุดที่ร้อยละ 9.88 ในขณะที่สินค้าที่มีสัดส่วนมูลค่าตลาดรองลงมา ได้แก่ ผักแปรรูป และ ถั่วแปรรูป โดยมีสัดส่วนมูลค่าตลาดที่ร้อยละ 13.3 และ 9.7 ตามลำดับ



### ตารางที่ 8-11 มูลค่าตลาดของอุตสาหกรรมผักและผลไม้แปรรูปของอินโดนีเซีย

(หน่วย: พันล้าน IDR)

ประเภท	2554	2555	2556	2557	2558	อัตราการเติบโตเฉลี่ยปี 2554-2558	สัดส่วนมูลค่าตลาดเฉลี่ยปี 2554-2558
ผักและผลไม้แปรรูปที่สามารถเก็บรักษาได้ในอุณหภูมิห้อง	321.7	346.1	376.0	418.4	461.5	9.44%	93.8%
ถั่วแปรรูป	34.2	36.8	39.4	42.9	46.3	7.87%	9.7%
ผลไม้แปรรูป	234.8	252.4	275.1	308.4	342.3	9.88%	68.9%
มะเขือเทศแปรรูป	6.6	7.1	7.6	8.3	9.0	8.06%	1.9%
ผักแปรรูป	46.1	49.8	53.8	58.8	63.8	8.46%	13.3%
ผักและผลไม้แช่แข็ง	21.9	23.0	25.1	27.5	30.4	8.54%	6.2%
มันฝรั่งแช่แข็ง	15.4	16.1	17.5	19.3	21.4	8.57%	4.4%
ผักแช่แข็ง	6.5	6.9	7.5	8.3	9	8.48%	1.9%
รวมมูลค่าผักและผลไม้แปรรูปทั้งหมด	343.6	369.1	401	446	491.9	9.38%	100.0%

ที่มา: Euromonitor International

สำหรับภาวะตลาดสินค้าเกษตร/อาหารแปรรูปของอินโดนีเซีย พบว่า ตลาดสินค้าเกษตร/อาหารแปรรูป มีแนวโน้มการเติบโตของตลาดภายในประเทศที่เพิ่มสูงขึ้น อันเนื่องมาจากจำนวนประชากรภายในประเทศที่มีขนาดใหญ่ โดยจากการสำรวจโดย United States Department of Agriculture (USDA) ในปี 2557 ได้มีการประมาณการณ์ขนาดมูลค่าตลาดอาหารแปรรูปและเครื่องดื่ม ซึ่งพบว่ามีมูลค่าถึง 84.2 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับผู้ประกอบการขนาดใหญ่และขนาดกลาง และ 14.88 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับผู้ประกอบการขนาดเล็ก โดยมีขนาดมูลค่าตลาดสำหรับวัตถุดิบที่นำมาแปรรูปที่ 52.79 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ

เมื่อพิจารณาปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมเกษตร/อาหารแปรรูปในอินโดนีเซียนั้น ปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลต่อการเติบโตดังกล่าวอย่างมีนัยสำคัญคือ การนำผลิตภัณฑ์ใหม่ (New Products) ปัจจัยด้านรสชาติและคุณภาพสินค้า ตลอดจนการตลาดและการออกแบบบรรจุภัณฑ์ เนื่องจากปัจจุบันผู้บริโภคระดับกลางชาวมุสลิมในอินโดนีเซียเป็นกลุ่มผู้บริโภคที่ทวีความสำคัญมากขึ้นเป็นลำดับ ซึ่งส่วนใหญ่กลุ่มผู้บริโภคดังกล่าวเป็นกลุ่มที่อาศัยอยู่ในเขตเมืองและเป็นกลุ่มที่มีกำลังซื้อ โดยมักที่จะกล้าใช้จ่ายเงินซื้อสินค้าและบริการที่ดีมีคุณภาพ รวมทั้งชอบทดลองสินค้าใหม่ๆ ดังนั้น การดำเนินกลยุทธ์การตลาดและการส่งเสริมการขายควบคู่กับการ





พัฒนาผลิตภัณฑ์ จึงเป็นปัจจัยที่นักลงทุนและผู้ประกอบการต้องคำนึงอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ สำหรับการเข้าสู่ตลาดสินค้าเกษตร/อาหารแปรรูปของอินโดนีเซีย นอกจากนี้ ยังคงมีปัจจัยสำคัญที่ควรคำนึงอื่นๆ เช่น ช่องทางการจัดจำหน่ายที่สามารถเข้าถึงผู้บริโภค และการเติบโตของตลาดสินค้าเพื่อสุขภาพ เป็นต้น

ทั้งนี้ ระหว่างปี พ.ศ. 2547-2556 พบว่า ประชากรที่เป็นผู้บริโภคระดับกลางได้ขยายตัวจากสัดส่วนร้อยละ 37 ของประชากรทั้งหมด เป็นร้อยละ 56 ภายในระยะเวลาดังกล่าว โดยพฤติกรรมผู้บริโภคกลุ่มนี้จะมีการใช้จ่ายประมาณ 2-20 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ซึ่งจากแนวโน้มการเติบโตของผู้บริโภคระดับกลางที่เพิ่มสูงขึ้นนี้เอง ทำให้ผู้ผลิตสินค้าเกษตร/อาหารแปรรูป เริ่มมีกลยุทธ์การตลาดในรูปแบบที่สามารถเข้าถึงผู้บริโภคมากขึ้น ได้แก่ การขยายแบรนด์สินค้า (Diversifying Brands) และการขยายสินค้าสู่ระดับล่างและระดับพรีเมียม เพื่อเจาะตลาดผู้บริโภคเฉพาะกลุ่มที่เพิ่มมากขึ้น

ตลาดสินค้าอาหารและเครื่องดื่มเพื่อสุขภาพเป็นตลาดหนึ่งที่มีศักยภาพและมีแนวโน้มของการเติบโตที่มากในอนาคต โดยเฉพาะกลุ่มผู้บริโภควัยรุ่นและวัยกลางคนที่มีแนวโน้มรักสุขภาพและหันมาบริโภคอาหารเพื่อสุขภาพมากขึ้น ทั้งนี้ ผู้ผลิตอาหารแปรรูปได้มีการตอบสนองความต้องการดังกล่าวโดยมีการนำผลิตภัณฑ์เข้าสู่ตลาดในหลากหลายรูปแบบ อาทิ ผลิตภัณฑ์ที่มีส่วนผสมของวิตามิน ผลิตภัณฑ์ที่มีระดับน้ำตาล โคเลสเตอรอล และไขมันต่ำ ตลอดจนอาหารและเครื่องดื่มประเภทผลิตภัณฑ์ลดน้ำหนัก เสริมสร้างร่างกาย และอาหารเสริมต่างๆ ซึ่งแนวโน้มดังกล่าวสามารถพบได้ในสินค้าหลายประเภท ได้แก่ บะหมี่กึ่งสำเร็จรูป ขนมอบกรอบ อาหารแช่แข็ง และเนื้อสัตว์แปรรูป

ตลาดอาหารสำเร็จรูป ยังเป็นตลาดหนึ่งที่มีความน่าสนใจ โดยในปี พ.ศ. 2557 อัตราการเติบโตของยอดขายสินค้าประเภทอาหารสำเร็จรูปที่ร้อยละ 9.70 ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าที่ร้อยละ 4.73 ทั้งนี้เนื่องมาจากผู้บริโภควัยทำงานส่วนใหญ่มักนิยมอาหารสำเร็จรูปที่เน้นความรวดเร็วและความสะดวกเป็นหลัก ทั้งนี้ สินค้าที่ได้รับความนิยม คือ อาหารแช่แข็ง โดยจำหน่ายผ่านช่องทางร้านค้าปลีกและซูเปอร์มาร์เก็ตเป็นหลัก

นอกจากนี้ สินค้าเกษตร/อาหารแปรรูปที่เป็นที่แพร่หลายและยังมีโอกาสในการเติบโตสูง ได้แก่ น้ำผลไม้ ขนมอบกรอบ ซีเรียล นมสดและนมพาสเตอไรส์ ไอศกรีม โยเกิร์ต และอาหารสำเร็จรูปแช่แข็ง



## ➤ ตลาดอาหารฮาลาล

ภาวะตลาดอาหารฮาลาลในระดับโลก พบว่า จากประชากรโลกประมาณ 7 พันล้านคน ประชากรกว่า 2.08 พันล้านคนนับถือศาสนาอิสลามและบริโภคอาหารฮาลาลเป็นหลัก โดยพื้นที่ที่มีการบริโภคอาหารฮาลาลมักมีการกระจุกตัวอยู่บริเวณภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเอเชียตะวันตก ประกอบกับประเทศอื่นๆ ที่มีชาวมุสลิมอาศัยอยู่จำนวนมาก อาทิ อินเดีย จีน สหรัฐฯ ฝรั่งเศส เยอรมนี และสหราชอาณาจักร จึงอาจกล่าวได้ว่า ตลาดอาหารฮาลาลเป็นตลาดที่ยังมีความต้องการของผู้บริโภคอยู่จำนวน และยังคงต้องการผู้ผลิตเข้ามาเติมเต็มในช่องว่างทางการตลาดดังกล่าวอยู่

สำหรับตลาดอาหารฮาลาลในอินโดนีเซียพบว่า อินโดนีเซียมีประชากรมากเป็นอันดับที่ 4 ของโลก และกว่าร้อยละ 90 ของประชากรเป็นชาวมุสลิม นอกจากนี้ ด้วยประชากรรายได้ระดับกลางที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในอินโดนีเซีย จึงทำให้อินโดนีเซียเป็นตลาดหนึ่งที่มีความน่าสนใจและยังมีช่องว่างทางการตลาดอีกมากสำหรับตลาดอาหารฮาลาล อย่างไรก็ตาม ตลาดอาหารฮาลาลก็เป็นตลาดที่มีความอ่อนไหวสูงเช่นเดียวกันในด้านการผลิตที่มีมาตรฐานสูงและมีความเข้มงวดมาก และการรับรู้ด้านผลิตภัณฑ์ของผู้บริโภค ดังนั้น ผู้ประกอบการจึงต้องให้ความสำคัญกับประเด็นการรักษามาตรฐานการผลิตที่เป็นฮาลาลอย่างแท้จริง ตลอดจนช่องทางการสื่อสารผลิตภัณฑ์สู่ผู้บริโภค เพื่อเข้าสู่ตลาดฮาลาลในอินโดนีเซีย

## 8.5 นโยบาย กฎหมาย และกฎระเบียบ ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมเกษตร/อาหารแปรรูป ในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

### 8.5.1 นโยบาย กฎหมายและกฎระเบียบภายในประเทศ

ในปี พ.ศ. 2553 รัฐบาลอินโดนีเซียได้ประกาศแผนยุทธศาสตร์ Feed Indonesia, then feed the world โดยต้องการให้อินโดนีเซียเป็นศูนย์กลางอาหารโลก โดยให้มีการพัฒนาที่ดินในเขตพื้นที่ชนบทห่างไกลของประเทศ เช่น ในเขตจังหวัดปาปัวและบนเกาะบอร์เนียว ให้เป็นแหล่งผลิตพืชผลการเกษตรหลากหลายชนิด ซึ่งอินโดนีเซียก้าวขึ้นมาเป็นหนึ่งในประเทศผู้ผลิตสินค้าเกษตรสำคัญ เช่น ข้าว ข้าวโพด น้ำตาล กาแฟ ปาล์มน้ำมัน รวมทั้งการเป็นแหล่งเลี้ยงกุ้งและผลิตเนื้อสัตว์รายใหญ่ที่สุด เพื่อทำหน้าที่เป็นครัวของโลกให้ได้ภายในปี พ.ศ. 2573 เนื่องจากประเทศยังมีที่ดินอุดมสมบูรณ์ที่ยังไม่ถูกนำมาใช้ประโยชน์อย่างจริงจัง และยังมีทรัพยากรด้านการเกษตร



ป่าไม้ และประมงจำนวนมากที่รองรับความต้องการด้านอาหารของประชากรโลกที่มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และเพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์ดังกล่าว รัฐบาลได้ดำเนินการลงทุนที่เป็นรูปธรรมในด้านสาธารณสุขโลก เช่น ถนน ระบบชลประทาน และการทำวิจัยด้านการเกษตร พร้อมทั้งการพัฒนาในด้านทรัพยากรบุคคลและการประกอบการ และเงินทุนสำรองแก่ธุรกิจการเกษตรอีกด้วย

ผลผลิตทางการเกษตรที่เป็นเป้าหมายของยุทธศาสตร์ดังกล่าว มีทั้งหมด 15 ชนิด แบ่งเป็น 1) กลุ่มหลัก (Key) ได้แก่ ปาล์มน้ำมัน ซา กาแฟ โกโก้ ปลาทูน่า และกุ้ง 2) กลุ่มรอง (Strategic) ประกอบด้วย ข้าว ข้าวโพด อ้อย ถั่วเหลือง 3) กลุ่มโภชนาการ (Nutritious) ได้แก่ ไข่ และสัตว์ปีก 4) กลุ่มยอดนิยมท้องถิ่น (Local Popular) ได้แก่ มะม่วง กุ้ง 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

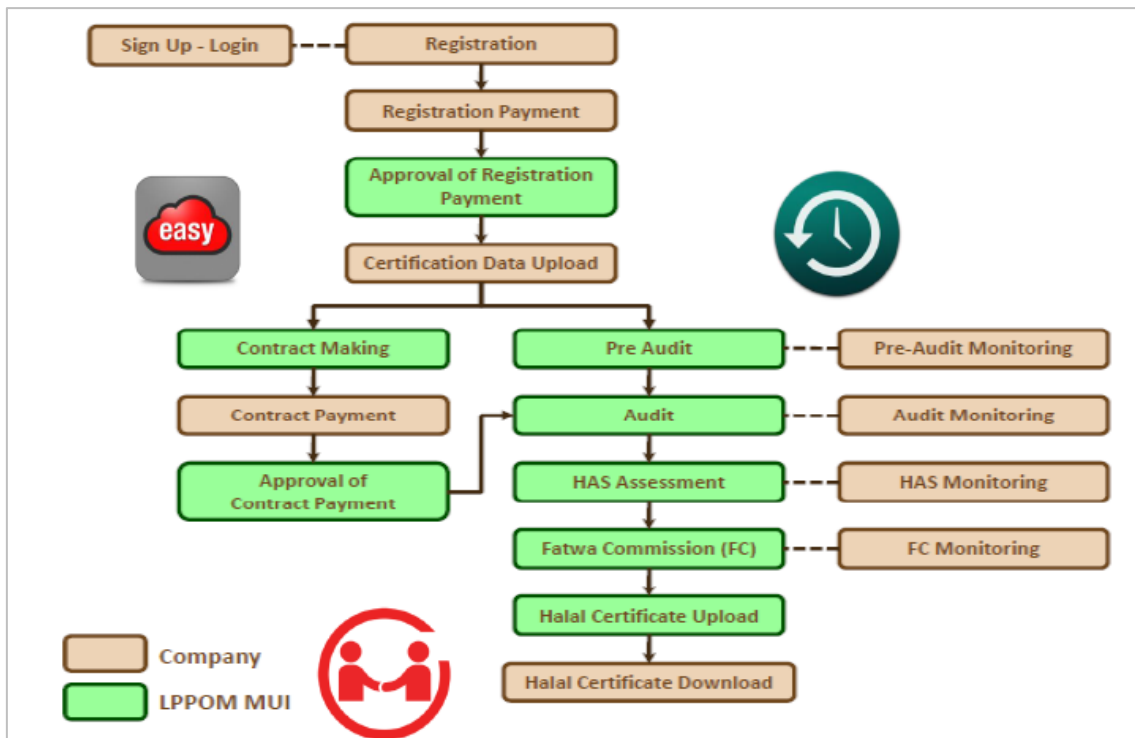
#### ➤ มาตรการและกฎระเบียบด้านการผลิตอาหารฮาลาล

การที่จะสามารถประกอบธุรกิจผลิตอาหารฮาลาลในอินโดนีเซียได้นั้น ผู้ประกอบการจะต้องได้รับใบรับรองการประกอบธุรกิจอาหารฮาลาล (Halal Certification) จาก The Assessment Institute for Food, Drug and Cosmetic, The Indonesian Council of Ulama (LPPOM MUI) ซึ่งเป็นหน่วยงานประเมินด้านการผลิตอาหาร ยา และผลิตภัณฑ์เครื่องสำอาง โดยการประเมินด้านการผลิตอาหารฮาลาล เป็นหน้าที่หนึ่งสำหรับหน่วยงานดังกล่าว ทั้งนี้ การได้ผลรับรองหน่วยงานดังกล่าวนอกจากจะทำให้บริษัทสามารถผลิตสินค้าอาหารได้แล้ว ยังเป็นส่วนหนึ่งในการสร้างมาตรฐานผลิตภัณฑ์อาหารฮาลาลให้แก่ผู้ประกอบการได้อีกด้วย

ขั้นตอนการขอใบรับรองการประกอบธุรกิจอาหารฮาลาล (Halal Certification) จาก LPPOM MUI เป็นไปดังภาพที่



ภาพที่ 8-8 ขั้นตอนการขอใบรับรองการประกอบธุรกิจอาหารฮาลาล (Halal Certification)  
ของอินโดนีเซีย



ที่มา: The Assessment Institute for Food, Drug and Cosmetic, The Indonesian Council of Ulama (LPPOM MUI)

สำหรับสินค้าที่ผ่านการประเมินและได้รับการรับรองจาก LPPOM MUI มากที่สุด 10 อันดับแรก สถิติปี 2558 พบว่า เครื่องปรุงรส เป็นสินค้าที่ได้รับอนุญาตมากที่สุดถึง 12,241 รายการ รองลงมาคือ ร้านอาหาร เครื่องดื่ม เครื่องเทศ และสินค้าเกษตรแปรรูป

ตารางที่ 8-12 สินค้าหรือกลุ่มสินค้าที่ผ่านการประเมินการรับรองประกอบธุรกิจ  
อาหารฮาลาล (Halal Certification) มากที่สุด 10 อันดับแรก

ลำดับ	สินค้าหรือกลุ่มสินค้า	จำนวนสินค้าที่ได้รับอนุญาต
1	Flavor, Seasoning and Fragrance	12,241
2	Restaurant	2,955
3	Beverage and Beverage Ingredients	1,558
4	Spices, Seasoning and Condiments	1,141
5	Plant and Processed Plant Products	1,139
6	Snack	1,123
7	Oil, Fat and Processed Products	1,041



ลำดับ	สินค้าหรือกลุ่มสินค้า	จำนวนสินค้าที่ได้รับอนุญาต
8	Extract	962
9	Cosmetic	907
10	Chocolates, Confectioneries and Supporting Ingredient	890

ที่มา: The Assessment Institute for Food, Drug and Cosmetic, The Indonesian Council of Ulama (LPPOM MUI)

ในขณะที่เมื่อพิจารณาสัญชาติของบริษัทที่ผ่านการประเมินและได้รับการรับรองจาก LPPOM MUI มากที่สุด 12 อันดับแรก สถิติปี 2558 พบว่า ส่วนใหญ่บริษัทที่ได้รับใบอนุญาตมักเป็นบริษัทสัญชาติภายในประเทศทั้งสิ้น โดยมีจำนวนบริษัทถึง 28,473 บริษัท รองลงมาคือ จีน และสิงคโปร์ โดยมีจำนวนบริษัทที่ 3,572 และ 1,924 บริษัท

#### ตารางที่ 8-13 สัญชาติของบริษัทที่ผ่านการประเมินการรับรองประกอบธุรกิจ อาหารฮาลาล (Halal Certification) มากที่สุด 12 อันดับแรก

ลำดับ	สัญชาติของบริษัท	จำนวนบริษัทที่ได้รับอนุญาต
1	อินโดนีเซีย	28,473
2	จีน	3,572
3	สิงคโปร์	1,924
4	สวิตเซอร์แลนด์	1,277
5	อินเดีย	1,138
6	ญี่ปุ่น	530
7	เนเธอร์แลนด์	444
8	มาเลเซีย	278
9	เยอรมนี	232
10	นิวซีแลนด์	185
11	ไทย	181
12	ออสเตรเลีย	164

ที่มา: The Assessment Institute for Food, Drug and Cosmetic, The Indonesian Council of Ulama (LPPOM MUI)

#### 8.5.2 มาตรการด้านการค้าระหว่างประเทศ

อินโดนีเซียมีการจัดทำความตกลงการค้าเสรีกับประเทศคู่ค้าหลายประเทศ (ดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.2.2) โดยหากพิจารณาถึงสิทธิประโยชน์ทางภาษีศุลกากรที่อินโดนีเซียได้รับจาก



ประเทศที่มีการจัดทำความตกลงการค้าเสรีด้วย ภายในอุตสาหกรรมเกษตร/อาหารแปรรูป สามารถแสดงได้ดังตารางที่ 8-14 ต่อไปนี้

**ตารางที่ 8-14 สิทธิประโยชน์ทางภาษีศุลกากรที่อินโดนีเซียได้รับจากประเทศที่มีการจัดทำ ความตกลงการค้าเสรีด้วย ภายในอุตสาหกรรมเกษตร/อาหารแปรรูป**

ความตกลงการค้าเสรี	สิทธิประโยชน์ทางภาษีศุลกากรที่อินโดนีเซียได้รับ
ASEAN Free Trade Agreement (AFTA)	<p><u>บรูไน</u> – ได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากร</p> <p><u>กัมพูชา</u> – ส่วนใหญ่ได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากร โดยมีเพียงสินค้าบางรายการเท่านั้นที่ยังคงมีการเก็บภาษี แต่อยู่ในอัตราที่ต่ำที่ร้อยละ 0-5</p> <p><u>ฟิลิปปินส์</u> – ได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากรเกือบทั้งหมด ยกเว้นสินค้าประเภทน้ำตาลที่ได้จากอ้อยหรือหัวบีต ที่ยังคงมีการเก็บภาษีที่ร้อยละ 5</p> <p><u>สปป.ลาว</u> – ส่วนใหญ่ได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากร โดยมีเพียงสินค้าบางรายการเท่านั้นที่ยังคงมีการเก็บภาษี แต่อยู่ในอัตราที่ต่ำที่ร้อยละ 0-5 อาทิ เนื้อสัตว์แปรรูป ขนมปังอบกรอบ และน้ำผลไม้</p> <p><u>มาเลเซีย</u> – ได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากร</p> <p><u>เมียนมา</u> – ได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากรเกือบทั้งหมด ยกเว้นสินค้าประเภทกาแฟ ชา และโกโก้ (เก็บภาษีระดับต่ำไม่เกินร้อยละ 5)</p> <p><u>สิงคโปร์</u> – ได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากร</p> <p><u>ไทย</u> – ได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากร</p> <p><u>เวียดนาม</u> – ส่วนใหญ่เก็บภาษีที่อัตราร้อยละ 5</p>
ASEAN – China Free Trade Agreement (ACFTA)	ได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากรจากจีน
ASEAN – Japan Free Trade Agreement (AJFTA)	มีการปกป้องสินค้าเกษตร/อาหารแปรรูป ระดับสูงในหลายรายการ
ASEAN – Republic of Korea Free Trade Agreement (AKFTA)	ส่วนใหญ่ได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากร อย่างไรก็ตาม สินค้าบางรายการที่มีการคงอัตรามาภิในระดับสูง (ร้อยละ 20-50) อาทิ นมผง มอลต์ ผลไม้แปรรูป และน้ำผึ้งเทียม
ASEAN – India Free Trade Agreement (AIFTA)	ได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากรจากอินเดีย
ASEAN – Australia – New Zealand Free Trade Agreement (AANZFTA)	ได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากรจากออสเตรเลียและนิวซีแลนด์
Indonesia – Japan Free Trade Agreement	ญี่ปุ่นปกป้องภาคอุตสาหกรรมเกษตร/อาหารแปรรูปในระดับสูง โดยส่วนใหญ่จะมีการยกเลิกภาษีภายใน 10 ปี นับตั้งแต่ความตกลงมีผลบังคับใช้



ความตกลงการค้าเสรี	สิทธิประโยชน์ทางภาษีศุลกากรที่อินโดนีเซียได้รับ
Indonesia – Pakistan Free Trade Agreement	มีการเปิดตลาดในสินค้าบางรายการเท่านั้น

ที่มา : บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด รวบรวมจากความตกลงการค้าเสรีของอินโดนีเซีย

## 8.6 ปัญหาและอุปสรรคที่อาจพบในการลงทุนในอุตสาหกรรมเกษตร/อาหารแปรรูป ในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

อินโดนีเซียประกอบไปด้วยหมู่เกาะ อีกทั้งโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ โดยเฉพาะเส้นทางถนนหรือระบบรางรถไฟ ซึ่งยังไม่เอื้ออำนวยต่อการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ทำให้ต้นทุนการขนส่งวัตถุดิบหรือสินค้าค่อนข้างสูงจนไม่สามารถประกอบธุรกิจได้ อีกทั้ง แรงงานชาวอินโดนีเซียยังขาดทักษะ ทำให้บริษัทจะต้องลงทุนในการเพิ่มทักษะให้แก่คนงานเหล่านี้ อาทิ การฝึกหัดอบรมแรงงานในช่วงแรกของการดำเนินกิจการ โดยอาศัยแรงงานจากประเทศผู้ลงทุนมาเป็นผู้ฝึกสอน เนื่องจากแรงงานชาวอินโดนีเซียด้วยกัน มักจะมีธรรมเนียมไม่สอนงานให้แก่กัน

นอกจากนี้ ปัญหาอุปสรรคหลักอีกประการหนึ่ง คือ การคอร์รัปชันของเจ้าหน้าที่รัฐ ซึ่งเกิดขึ้นทั้งในระดับเจ้าหน้าที่ระดับล่างจนถึงเจ้าหน้าที่ระดับสูง โดยหากไม่ทำการจ่ายเงินสินบน ผู้ประกอบการก็อาจจะต้องเผชิญกับความยากลำบากในการประกอบการ อาทิ การดำเนินการด้านการประสานงาน ติดต่อขอเอกสาร ติดต่อขอใบอนุญาตเกิดความล่าช้า ไม่ได้ได้รับความสะดวกสบายในการดำเนินธุรกิจ ซึ่งเป็นต้นทุนที่เกิดขึ้นปกติสำหรับนักลงทุนที่เข้ามาลงทุนในอินโดนีเซีย

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



## 8.7 ข้อเสนอแนะสำหรับนักลงทุนไทยในการลงทุนในอุตสาหกรรมเกษตร/ อาหารแปรรูป ในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

### 8.7.1 ข้อเสนอแนะสำหรับนักลงทุนไทย

ประเทศอินโดนีเซียเป็นประเทศที่มีโอกาสมากสำหรับนักลงทุนไทยที่สนใจและต้องการเข้ามาลงทุน เนื่องจากประเทศอินโดนีเซียมีทรัพยากรและวัตถุดิบในการผลิตที่อุดมสมบูรณ์ ตลาดค่อนข้างใหญ่ จำนวนประชากรในประเทศที่มาก ทำให้มีอุปสงค์ในการบริโภคอาหารแปรรูปมากตามไปด้วย รวมถึงมีแรงงานจำนวนมากในอัตราค่าจ้างที่ไม่สูงมากนัก โดยประเทศไทยมีความได้เปรียบในภาคอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูปในด้านเทคโนโลยีการผลิต ความรู้ความเชี่ยวชาญ รวมถึงเครื่องมือและเครื่องจักรต่างๆ เช่น การแช่แข็ง การบรรจุสุญญากาศเพื่อถนอมอาหาร เป็นต้น ซึ่งสามารถเป็นจุดแข็งทางการแข่งขันในอุตสาหกรรมได้ เนื่องจากปัจจุบันผู้ประกอบการขนาดเล็กในอินโดนีเซียยังคงขาดกระบวนการแปรรูปและเทคโนโลยีการผลิตที่มีประสิทธิภาพ ทำให้เกิดปัญหาด้านการผลิตและการควบคุมคุณภาพผลิตภัณฑ์อยู่

ทั้งนี้ ผู้ประกอบการควรพิจารณาเรื่องต้นทุนค่าขนส่งประกอบด้วย เนื่องจากการขนส่งวัตถุดิบจากแหล่งผลิตไปยังโรงงานอุตสาหกรรมแปรรูปหรือขนส่งผลิตภัณฑ์ไปยังจุดจำหน่ายอาจจะไม่สะดวกเหมือนกับในประเทศไทย เนื่องจากสภาพภูมิประเทศเป็นหมู่เกาะ ดังนั้น นักธุรกิจผู้เข้าไปลงทุนต้องวางแผนระบบการขนส่งวัตถุดิบและสินค้าอย่างรอบคอบ

นอกจากนี้ การเข้าไปทำธุรกิจดังกล่าวในอินโดนีเซีย ต้องเข้าไปแข่งขันกับนักลงทุนท้องถิ่นและนักลงทุนต่างประเทศที่มีการเข้าไปลงทุนอยู่แล้วจำนวนมาก ซึ่งอาจเกิดการแข่ง การเข้าถึงแหล่งวัตถุดิบที่มีต้นทุนที่ถูก หรือการทำการตลาดภายในประเทศ อีกทั้ง กฎระเบียบในการลงทุนมีความแตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่ของอินโดนีเซีย รวมไปถึงธรรมเนียมปฏิบัติในการติดต่อทางราชการในการขออนุญาตดำเนินธุรกิจค่อนข้างซับซ้อน

ในส่วนของธุรกิจเกี่ยวกับอาหารที่น่าสนใจคืออาหารฮาลาล ซึ่งถือเป็นอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพทั้งในตลาดภายในประเทศและตลาดโลก เนื่องจากประชากรส่วนใหญ่นับถือศาสนาอิสลาม โดยผู้บริโภคระดับกลางในอินโดนีเซียเป็นกลุ่มผู้บริโภคที่ทวีความสำคัญมากขึ้นเป็นลำดับ ซึ่งส่วนใหญ่อาศัยอยู่ในเขตเมือง เป็นกลุ่มที่มีกำลังซื้อ โดยกลุ่มผู้บริโภคระดับกลาง เป็นกลุ่มลูกค้าที่กล้าใช้จ่ายเงินซื้อสินค้าและบริการที่ดีมีคุณภาพ รวมทั้งชอบทดลองสินค้าใหม่ๆ ซึ่งรวมถึงสินค้านำเข้าจากต่างประเทศที่มีรสชาติแปลกใหม่และบรรจุภัณฑ์แปลกตา อาทิ ซีเรียลรสชาติ





ใหม่ๆ ซึ่งชาวอินโดนีเซียส่วนใหญ่นิยมรับประทานเป็นอาหารเช้า ขนมขบเคี้ยว เช่น สาหร่ายปรุงรสที่มีหลากหลายรสชาติ รวมทั้งผักและผลไม้สดและแปรรูปนำเข้าจากต่างประเทศ โดยเฉพาะผลไม้ไทย เช่น มะม่วงน้ำดอกไม้ ทุเรียนหมอนทอง ซึ่งเป็นที่นิยมมาก ปัจจุบันสินค้าไทยเป็นที่ชื่นชอบในตลาดอินโดนีเซีย เนื่องจากผู้บริโภคมองว่าสินค้าไทยเป็นสินค้าคุณภาพดีและมีการควบคุมคุณภาพอย่างสม่ำเสมอ จึงนับเป็นโอกาสของสินค้าไทยที่จะเข้าไปขยายตลาด โดยผู้ประกอบการไทยอาจใช้จุดเด่นด้านการรับรองมาตรฐานสินค้าฮาลาลภายในอินโดนีเซีย เป็นการรับรองสินค้าของผู้ประกอบการเอง ซึ่งทำให้สินค้ามีความน่าเชื่อถือและมีความสามารถในการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศมากขึ้น เนื่องจากความน่าเชื่อถือของสินค้าที่ได้รับการรับรองจากประเทศที่นับถือศาสนาอิสลามเป็นหลัก

ในขณะเดียวกัน จากภาวะตลาดสินค้าเพื่อสุขภาพและตลาดสินค้าออร์แกนิกที่มีทิศทางของการเติบโตที่มากและเป็นตลาดหนึ่งที่มีศักยภาพ การผลิตอาหารฮาลาลที่มุ่งเน้นผู้บริโภคกลุ่มดังกล่าวมากขึ้น โดยให้ความสำคัญด้านคุณภาพผลิตภัณฑ์เป็นหลัก ตลอดจนการออกแบบบรรจุภัณฑ์และกลยุทธ์การตลาดที่เข้าถึงกลุ่มเป้าหมายดังกล่าว จึงอาจเป็นทางเลือกหนึ่งสำหรับผู้ประกอบการสามารถเข้าสู่ตลาดที่มีมูลค่าเพิ่มที่สูงได้ แม้จะเป็นตลาดเฉพาะกลุ่มที่มีกำลังอยู่ในช่วงขยายตัวก็ตาม

นอกเหนือจากการขยายตลาดสินค้าเกี่ยวกับอาหารแล้ว อินโดนีเซียเป็นประเทศที่มีทรัพยากรธรรมชาติอยู่มาก มีศักยภาพสูงในการเพาะปลูกพืชผลการเกษตร เช่น ข้าว มันสำปะหลัง ข้าวโพด ปาล์ม น้ำมัน โกโก้ และกาแฟ ซึ่งผลิตได้ไม่เพียงพอต่อการบริโภคในประเทศ และขาดการพัฒนาด้านการแปรรูปสินค้า จึงเป็นโอกาสที่ไทยจะเข้าไปลงทุน เช่น การทำ Contract Farming และให้ความรู้เกษตรกรในการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต โดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย การวิจัย และพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ การพัฒนาการแปรรูปเพื่อเพิ่มมูลค่าผลผลิต รวมถึงการบรรจุภัณฑ์และการตลาด

## 8.7.2 สรุปรูปแบบธุรกิจที่เหมาะสมสำหรับนักลงทุนไทย

ตารางที่ 8-15 สรุปรูปแบบธุรกิจที่เหมาะสมสำหรับนักลงทุนไทย

	ธุรกิจรายใหญ่	ธุรกิจรายย่อย (SMEs)
ห่วงโซ่มูลค่าการผลิตที่เหมาะสม	การแปรรูปสินค้าและการจัดจำหน่าย	
รูปแบบการทำธุรกิจที่เหมาะสม	นักลงทุนไทยควรประกอบธุรกิจในรูปแบบการร่วมทุนที่มุ่งเน้นเทคโนโลยี	นักลงทุนไทยควรประกอบธุรกิจในรูปแบบการร่วมทุนที่มุ่งเน้น



	ธุรกิจรายใหญ่	ธุรกิจรายย่อย (SMEs)
	การแปรรูปและการถนอมอาหาร กับผู้ประกอบการอินโดนีเซียที่มีความน่าเชื่อถือ  นอกจากนี้ การทำ Contract Farming กับเกษตรกรในพื้นที่ ยังเป็นรูปแบบการทำธุรกิจที่สามารถรับประกันความแน่นอนของการป้อนวัตถุดิบเข้าสู่โรงงานได้	เทคโนโลยีการแปรรูปและการถนอมอาหาร กับผู้ประกอบการอินโดนีเซียที่มีความน่าเชื่อถือ
ตลาดเป้าหมายสำคัญ	เน้นตลาดภายในประเทศที่มีขนาดใหญ่ + ส่งออก โดยมุ่งเน้นประเทศที่มีการบริโภคอาหารฮาลาลเป็นหลัก นอกจากนี้ สินค้าที่มีแนวโน้มเติบโตสูงในอินโดนีเซีย ได้แก่ อาหารเพื่อสุขภาพ อาหารสำเร็จรูป	
	ผู้ประกอบการรายใหญ่ควรใช้ความได้เปรียบด้านการประหยัดต่อขนาดเพื่อแข่งขันโดยเน้นการแข่งขันด้านราคาเป็นหลัก	เนื่องจากข้อจำกัดด้านทรัพยากรและความสามารถในการแข่งขันด้านราคาและปริมาณที่ไม่มากนัก ดังนั้น จึงควรมุ่งเน้นสินค้าที่มีมูลค่าเพิ่ม สร้างความแปลกใหม่ และก่อให้เกิดความแตกต่าง เมื่อเปรียบเทียบกับสินค้าในตลาดปัจจุบัน (Product Differentiation)
ประเด็นสำคัญในการเข้าไปทำธุรกิจ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ผู้บริโภคระดับกลางชาวมุสลิมในอินโดนีเซียเป็นกลุ่มผู้บริโภคที่ทวีความสำคัญมากขึ้นเป็นลำดับ โดยส่วนใหญ่อาศัยอยู่ในเขตเมือง และเป็นกลุ่มลูกค้าที่กล้าใช้จ่ายเงินซื้อสินค้าและบริการที่ดีมีคุณภาพ รวมทั้งชอบทดลองสินค้าใหม่ๆ</li> <li>- ควรคำนึงเรื่องต้นทุนค่าขนส่งประกอบการพิจารณา เนื่องจากสภาพภูมิประเทศเป็นหมู่เกาะ</li> <li>- การใช้ประโยชน์จากการรับรองตราฮาลาลในอินโดนีเซียที่มีความน่าเชื่อถือในระดับสูง เพื่อขยายโอกาสธุรกิจสู่ระดับสากลมากขึ้น</li> </ul>	

ที่มา : บริษัท โบลลิเกอร์ แอนด์ คอมพานี (ประเทศไทย) จำกัด



## บรรณานุกรม

### ภาษาไทย

- สถาบันนานาชาติเพื่อเอเชียแปซิฟิกศึกษา. (2556). โครงการวิจัยเรื่องการพัฒนากรอบความร่วมมือเพื่อส่งเสริมการค้าการลงทุนในระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC).
- สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม. (2556). รายงานการวิเคราะห์ข้อมูลการพัฒนาเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมของประเทศไทยและประเทศอินโดนีเซีย (สาธารณรัฐอินโดนีเซีย). ศูนย์สารสนเทศเศรษฐกิจอุตสาหกรรม.
- สำนักบริหารกิจการต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์. (09 05 2559). ภาวะและแนวโน้มเศรษฐกิจอินโดนีเซีย. เข้าถึงได้จาก กระทรวงพาณิชย์:  
[http://www2.moc.go.th/ewt\\_dl\\_link.php?nid=6893](http://www2.moc.go.th/ewt_dl_link.php?nid=6893)
- เครือธนาคารกสิกรไทย. (09 05 2559). ประเทศอินโดนีเซีย. เข้าถึงได้จาก เครือธนาคารกสิกรไทย:  
<http://www.askkbank.com/WhatsHot/Documents/indonesia.pdf>
- ทิศทางการบริหารด้านเศรษฐกิจในอินโดนีเซีย. (09 05 2559). เข้าถึงได้จาก  
<https://sites.google.com/site/rungphilina/sersthkic/khorngsrang-thang-sersthkic>
- สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ กรุงจาการ์ตา. (09 05 2559). ข้อมูลเศรษฐกิจอินโดนีเซีย. เข้าถึงได้จาก ThaiBizIndonesia: <http://www.thaibizindonesia.com/th/info-indonesia/economic-data/>
- กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์. (09 05 2559). ขั้นตอนในการยื่นขอใบอนุญาตการลงทุนและการจัดตั้งบริษัทในอินโดนีเซีย. เข้าถึงได้จาก กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ: [http://www.ditp.go.th/contents\\_attach/92599/92599.pdf](http://www.ditp.go.th/contents_attach/92599/92599.pdf)
- กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์. (09 05 2559). คู่มือการค้าและการลงทุนสาธารณรัฐอินโดนีเซีย. เข้าถึงได้จาก กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ:  
[http://www.ditp.go.th/ditp\\_pdf.php?filename=contents\\_attach/92685/92685.pdf&title=92685](http://www.ditp.go.th/ditp_pdf.php?filename=contents_attach/92685/92685.pdf&title=92685)
- อินโดนีเซีย - ข้อมูลทางเศรษฐกิจ. (09 05 2559). เข้าถึงได้จาก Asean-Info: [http://www.asean-info.com/asean\\_members/indonesia\\_economics.html](http://www.asean-info.com/asean_members/indonesia_economics.html)



อินโดนีเซีย (Indonesia). (09 05 2559). เข้าถึงได้จาก บ้านจอมยุทธ:

[http://www.baanjommyut.com/library\\_2/asean\\_community/indonesia/](http://www.baanjommyut.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>

ASEAN BRIEFING. (2016, 09 05). The Guide to Deregistration in Indonesia:

<http://www.aseanbriefing.com/news/2016/02/19/5065.html>

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. (2016, 09 05). 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](http://www.fastener-world.com.tw/0_magazine/ebook/pdf_download/HCP_38_E_108.pdf)

Day, Creina & ANU & Damuri, Yose R. (2016, 09 05). Economic reform in Jokowi's

Indonesia. EASTASIAFORUM: <http://www.eastasiaforum.org/2015/05/20/economic-reform-in-jokowis-indonesia/>

Deloitte Touche Tohmatsu (DTTL). (2016, 09 05). Taxation and Investment in

Indonesia 2014:

<http://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/global/Documents/Tax/dttl-tax-indonesiaguide-2014.pdf>

EIBN (EU-Indonesia Business Network). (2016, 09 05). Automotive. Retrieved from

Flanders Investment & Trade:

[http://www.flandersinvestmentandtrade.com/export/sites/trade/files/news/520150124123427/520150124123427\\_1.pdf](http://www.flandersinvestmentandtrade.com/export/sites/trade/files/news/520150124123427/520150124123427_1.pdf)



EXIM Bank of Malaysia. (2016, 09 05). 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](http://www.exim.com.my/sites/default/files/industry_brief-automotive_28autoparts29_indonesia_-_april_2014.pdf)

Global Business Guide Indonesia. (2016, 09 05). 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](http://www.gbgingonesia.com/en/manufacturing/article/2011/challenges_in_indonesia_s_ftg_industry.php)

Global Business Guide Indonesia. (2016, 09 05). Indonesia's Automotive Industry.

Retrieved from Global Business Guide Indonesia:

[http://www.gbgingonesia.com/en/manufacturing/article/2014/indonesia\\_s\\_automotive\\_industry.php](http://www.gbgingonesia.com/en/manufacturing/article/2014/indonesia_s_automotive_industry.php)

Hsiao, J. (2016, 09 05). 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). (2016, 09 05). Investing in Indonesia's Automotive Industry. Retrieved from EU-Indonesia Trade Cooperation Facility:

[http://www.euind-tcf.com/?wpfb\\_dl=366](http://www.euind-tcf.com/?wpfb_dl=366)

Indonesia Investment Coordinating Board (BKPM). (2016, 09 05). Investment Procedures:

<http://www5.bkpm.go.id/en/investment-procedures>

Indonesia Investment Coordinating Board (BKPM). (2016, 09 05). Industrial Zone:

<http://www5.bkpm.go.id/en/investing-in-indonesia/industrial-zones>

Indonesia Investment Coordinating Board (BKPM). (2016, 09 05). Indonesia Investment Snapshots and Policies:

[http://www.asean.or.jp/ja/wp-content/uploads/2013/09/1\\_BKPM.pdf](http://www.asean.or.jp/ja/wp-content/uploads/2013/09/1_BKPM.pdf)



- Ipsos Business Consulting. (2016, 09 05). Indonesia's Automotive Parts Industry Overview. Retrieved from ASEAN UP: <http://aseanup.com/indonesias-automotive-parts-industry-overview/>
- Ipsos. (2016, 09 05). 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. (2016, 09 05). 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](http://www.apu.ac.jp/rcaps/uploads/fckeditor/publications/workingPapers/RWP_13005.pdf)
- KPMG. (2016, 09 05). 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. (2016, 09 05). 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>
- Oentoeng Suria & partner (2016, 09 05). New BKPM investment regulation clarifies procedures but adds complications to capital market transactions: <http://www.oentoengsuria.com/wp-content/uploads/2013/07/New-BKPM-Investment-Regulation-No.5-of-2013.pdf>
- Pertama, C. (2016, 09 05). 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. (2016, 09 05). Trade Protectionism in Indonesia: Bad Times and Bad Policy. Lowy Institute for International Policy: <http://www.loyyinstitute.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.unctd.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>

ศูนย์ข้อมูลธุรกิจไทยในอินโดนีเซีย. <http://www.thaibizindonesia.com>

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>

Asia Briefing. <http://www.aseanbriefing.com/>

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/>

Oentoeng Suria & Partners. <http://www.oentoengsuria.com/>

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

SMART SME CHANNEL. <http://www.smartsme.tv/>

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

## รายชื่อผู้ประกอบการไทยในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย





## รายชื่อผู้ประกอบการไทยในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

ลำดับ	รายชื่อบริษัท	ประเภทอุตสาหกรรม
1	บริษัท PT. Surya Siam Keramik	ผลิตกระเบื้องเซรามิก
2	บริษัท PT. Siam Indo Gypsum Industry	ผลิตยิปซั่ม
3	บริษัท PT. Siam Indo concrete Products	ผลิตคอนกรีต
4	บริษัท PT. TPC Indo Plastic and Chemical	ผลิต PVC
5	บริษัท PT. Trans Pacific Petrochemical Indotama	ผลิต PVC
6	บริษัท ศรีตรังแอมโกลอินดัสทรี จำกัด (มหาชน)	ผลิตยางอัดแท่ง
7	บริษัท เครือเจริญโภคภัณฑ์ จำกัด (มหาชน)	ผลิตเนื้อสัตว์ (หมู ไก่ กุ้ง) และอาหารสัตว์
8	บริษัท Thai Summit Autoparts Industry จำกัด	ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์
9	บริษัท Thai Union Frozen Products จำกัด (มหาชน)	ผลิตปลากระป๋อง
10	บริษัท บ้านปู จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจเหมืองถ่านหินบนเกาะกาลิมันตัน
11	บริษัท PTT Green Energy จำกัด (มหาชน)	ปลูกและผลิตน้ำมันปาล์ม
12	บริษัท โอเอสสภา จำกัด	จำหน่ายเครื่องดีมีให้พลังงาน
13	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขากรุงจาการ์ตา สุราบายา และเมดาน	บริการทางการเงิน
14	บริษัท PT Ichitan Indonesia	เครื่องดีมีชาเขียวบรรจุขวด





THAILAND BOARD OF INVESTMENT

Head Office: 555 Vibhavadi-Rangsit Rd.,  
Chatuchak, Bangkok 10900

T +66 2 553 8111 | F +66 2 553 8222

[www.boi.go.th](http://www.boi.go.th)

**Bolliger & Company**

Bolliger & Company (Thailand) Ltd.

Level 31, Sathorn Square Office Tower

98 North Sathorn Road, Silom, Bangrak, Bangkok 10500

T +66 (0) 2 230 6399 | F +66 (0) 2 230 6333

[www.bolliger-company.com](http://www.bolliger-company.com)