

เศรษฐกิจมาเลเซียหลังเลือกตั้ง 2018

รติมา คชนันท์

วิทยากรชำนาญการ

กลุ่มงานบริการวิชาการ 2 สำนักวิชาการ

ภายหลังจากที่นายมหาธีร์ โมฮัมหมัด ผู้นำพรรคฝ่ายค้าน ปากาตัน ฮาราปัน (Pakatan Harapan-PH) ชนะการเลือกตั้งทั่วไปของประเทศมาเลเซียเมื่อวันที่ 9 พฤษภาคม 2561 ด้วยที่นั่งในสภาผู้แทนราษฎรถึง 113 ที่นั่ง จากทั้งหมด 222 ที่นั่ง ซึ่งเป็นจำนวนที่นั่งที่เพียงพอสำหรับการจัดตั้งรัฐบาลชุดใหม่ ขณะที่พรรคแนวร่วมรัฐบาลบาไรซาน เนชั่นแนล (Barisan Nasional-BN) นำโดยอดีตนายกรัฐมนตรี นาจิบ ราซัค ได้เพียง 79 ที่นั่งเท่านั้น ส่งผลให้รัฐบาลชุดเดิมซึ่งปกครองมากกว่าหกสิบปีต้องลงจากอำนาจ และนายมหาธีร์ ได้กลับคืนสู่การเป็นนายกรัฐมนตรีอีกครั้ง ชัยชนะในการเลือกตั้งครั้งนี้ถือได้ว่าเป็นอีกหนึ่งเหตุการณ์ครั้งสำคัญที่สร้างความประหลาดใจและเป็นที่ยึดตามองจากทั่วโลกเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเปลี่ยนแปลงนโยบายเศรษฐกิจประเทศครั้งสำคัญของมาเลเซียที่อาจส่งผลต่อความไม่แน่นอนในภาพรวมเศรษฐกิจประเทศ นอกจากนี้ นายมหาธีร์ ยังนับว่าเป็นผู้นำประเทศที่มีอายุมากที่สุดในโลกที่ยังคงปฏิบัติหน้าที่ในวัย 92 ปี โดยที่ผ่านมามีเคยดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรีของประเทศมาเลเซียในช่วงปี 2524-2546 และเคยสังกัดพรรคอัมโน (United Malays National Organisation-UMNO) ซึ่งเป็นพรรคผู้นำแนวร่วมรัฐบาลบาไรซาน เนชั่นแนล ก่อนที่จะถอนตัวออกมาในปี 2559 และมาเข้าร่วมกับแนวร่วมปากาตัน ฮาราปัน (ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย, 2561) กระทั่งวันที่ 10 พฤษภาคม 2561 นายมหาธีร์ได้เข้าพิธีสาบานตนรับตำแหน่งนายกรัฐมนตรีคนที่ 7 ของประเทศมาเลเซียอย่างเป็นทางการ

สำหรับสาเหตุหลักของชัยชนะอย่างท่วมท้นดังกล่าว คาดว่าเกิดจากความเบื่อหน่ายของประชาชนต่อการบริหารประเทศของรัฐบาลชุดเก่า และประเด็นอื้อฉาวของอดีตนายกรัฐมนตรีนาจิบ ราซัค กรณีโยกย้ายเงินมูลค่าราว 700 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ จากกองทุน 1Malaysian Development Berhad (1MDB) ซึ่งเป็นกองทุนเพื่อการลงทุนของรัฐบาลมาเลเซียเข้าบัญชีของตนเอง ทั้งนี้ รอยเตอร์ได้วิเคราะห์หลังประกาศผลการเลือกตั้งว่า สิ่งที่น่ายมนาจิบทำพลาดอย่างแรงและเป็นเหตุให้ไม่ชนะการเลือกตั้งคือ “เรื่องเศรษฐกิจ” ความไม่พอใจของประชาชนรุนแรงต่อเนื่อง นับตั้งแต่กรณีทุจริตเงินกองทุน 1MDB จนไปถึงนโยบายขึ้นภาษีสินค้าและบริการ (GST) ในอัตราร้อยละ 6 ในปี 2558 เพื่อชดเชยจากที่ราคาน้ำมันตลาดโลกตกต่ำ รวมถึงรายได้จากการส่งออกที่ยังไม่ฟื้นตัว แต่กลับเป็นการผลักภาระค่าครองชีพให้ประชาชน (มติชนสุดสัปดาห์, 2561) ในขณะที่ความน่าเชื่อถือของนายมหาธีร์ที่เคยนำประเทศมาเลเซียไปสู่ความเจริญรุ่งเรือง และพยายามยกระดับคุณภาพชีวิตของชาวมาเลเซียมาตลอดระยะเวลา 22 ปี ที่ดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรี กลับทำให้ชาวมาเลเซียจำนวนมากมีความหวังว่าการพลิกหัวทางการเมืองในครั้งนี้จะนำประเทศไปสู่การเปลี่ยนแปลงที่ดีขึ้นอีกครั้ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเข้าถึงความต้องการของประชาชนอย่างแท้จริงและการนำเสนอนโยบายเพื่อแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจที่ตรงจุดของนายมหาธีร์ อย่างการยกเลิกการเรียกเก็บภาษีสินค้าและบริการ

(Goods and Services Tax : GST) เพื่อลดค่าครองชีพประชาชนตามที่ได้หาเสียงไว้ คาดว่าเป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่เรียกคะแนนในครั้งนี้ ซึ่งจากการเปลี่ยนชื่อทางการเมืองดังกล่าว แน่นนอนว่าย่อมทำให้ประเทศมาเลเซียเกิดการเปลี่ยนแปลงครั้งยิ่งใหญ่โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของนโยบายบริหารประเทศด้านเศรษฐกิจและความร่วมมือกับต่างประเทศในหลายโครงการสำคัญ สรุปได้ดังนี้

1. การลดค่าครองชีพด้วยการปรับเปลี่ยนการจัดเก็บภาษี GST มาเป็น Sales and Service Tax (SST) ซึ่ง SST จะเป็นการเก็บภาษีโดยตรงไปยังผู้ผลิตและผู้ให้บริการเพียงชั้นเดียว มีอัตราอยู่ระหว่าง ร้อยละ 5-10 และมีผลบังคับใช้ใหม่ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2561 โดยคาดว่าจะสามารถลดค่าครองชีพและภาระภาษีที่เกิดจากการจัดเก็บ GST ในทุกชั้นของห่วงโซ่อุปทานตั้งแต่การผลิต การกระจายสินค้า ไปจนถึงมือผู้บริโภค ดังนั้น หากผลของมาตรการดังกล่าวเป็นไปตามที่ภาครัฐของประเทศมาเลเซียคาดการณ์ก็จะส่งผลให้ชาวมาเลเซียมีกำลังซื้อเพิ่มขึ้น นับว่าเป็นผลดีต่อการบริโภคสินค้าโดยรวม ซึ่งรวมถึงสินค้าและบริการจากต่างประเทศด้วยเช่นกัน นอกจากนี้ ในช่วงเปลี่ยนผ่านที่รัฐบาลประกาศการจัดเก็บภาษี GST ในอัตรา ร้อยละ 0 ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2561 น่าจะส่งผลให้ผู้นำเข้ามาเลเซียเร่งสต็อกสินค้ามากขึ้น อีกทั้งผู้บริโภค ยังมีแนวโน้มที่จะสามารถตัดสินใจซื้อสินค้าต่าง ๆ ที่มีราคาสูงในช่วงดังกล่าว อาทิ เฟอร์นิเจอร์ เครื่องใช้ไฟฟ้าภายในบ้านโทรศัพท์มือถือ (กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, 2561)

2. เรียกร้องให้มีการทบทวนการเข้าร่วมข้อตกลงใหม่ในนาม CPTPP หรือ ข้อตกลงความครอบคลุมและก้าวหน้าเพื่อหุ้นส่วนการค้าภาคพื้นเอเชีย-แปซิฟิก (Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership)* ของ 11 ประเทศสมาชิก ซึ่งมีประเทศญี่ปุ่นและประเทศออสเตรเลียเป็นหัวจักรสำคัญในการขับเคลื่อนแทนสหรัฐอเมริกา นับจากที่นายโดนัลด์ ทรัมป์ ได้ประกาศถอนตัวออกจากการเป็นสมาชิกันนับตั้งแต่วันแรกที่เข้ามาบริหารรัฐบาล อย่างไรก็ตาม สาเหตุของการทบทวนประเด็นดังกล่าว เนื่องจากว่าในสถานการณ์เช่นนี้เศรษฐกิจขนาดเล็กกว่าอย่างประเทศมาเลเซียอาจจะเสียเปรียบ ดังนั้น จึงควรมีเงื่อนไขที่คำนึงถึงระดับการพัฒนาที่แตกต่างกันของสมาชิกแต่ละประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสมาชิกที่มีเศรษฐกิจเล็กและอ่อนแอกว่ายิ่งควรจะได้รับสิทธิ์และโอกาสในการปกป้องสินค้าของตน (Money Channel, 2561) อีกทั้งเรื่องกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการค้าการลงทุนอีก 19 ฉบับที่ยังกับแรงงาน ทรัพย์สินทางปัญญา ภาษีศุลกากร เศรษฐกิจดิจิทัล ความสามารถในการแข่งขันของรัฐวิสาหกิจ การค้าบริการและลงทุนผ่านแดน ยังคงไม่ได้รับการปรับปรุง อย่างไรก็ตาม บริษัท มูดี อินเวสเตอร์ เซอร์วิส (Moody's) และไพรซ์วอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส (PwC) มองว่าการเข้าร่วม CPTPP ของมาเลเซียจะทำให้ GDP เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.6-1.2 ต่อปี สินค้าที่จะได้ประโยชน์คือ น้ำมันปาล์ม ถู่มือยาง รถยนต์และชิ้นส่วน และเครื่องใช้ไฟฟ้า มีอัตราการขยายตัวร้อยละ 0.2-3.7 โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศแคนาดาและประเทศเม็กซิโก อย่างไรก็ตาม ประเทศมาเลเซียจะต้องเปิดสินค้า

* ความตกลง CPTPP ริเริ่มกันมาตั้งแต่ปี 2006 มีชื่อเดิมว่า TPP (Trans-Pacific Partnership) และมีสมาชิกทั้งหมด 12 ประเทศ แต่หลังจากสหรัฐฯ ถอนตัวออกไปเมื่อต้นปี 2017 ประเทศสมาชิกที่เหลือ 11 ประเทศ ยังคงเดินหน้าความตกลงต่อโดยใช้ชื่อใหม่ว่า CPTPP ทั้งนี้ ความคืบหน้าข้อตกลง CPTPP โดยเมื่อวันที่ 8 มี.ค. 2561 ประเทศสมาชิกได้มีการลงนามที่กรุงชานติโก ประเทศชิลี และมีผลบังคับใช้ภายใน 60 วัน ภายหลังจากสมาชิกอย่างน้อย 6 ประเทศให้สัตยาบันข้อตกลงดังกล่าว

หลายชนิดใน 15 ปีข้างหน้า เช่น สัตว์มีชีวิตและเนื้อสัตว์ ประมง ผัก นม น้ำตาล ผลไม้ และบุหรี เป็นต้น (อัทธ พิศาลวานิช, 2561)

ทั้งนี้ ข้อตกลง CPTPP ในปัจจุบันประกอบด้วยประเทศสมาชิกทั้งสิ้น 11 ประเทศ ได้แก่ ออสเตรเลีย มาเลเซีย บรูไน แคนาดา ชิลี ญี่ปุ่น เม็กซิโก นิวซีแลนด์ เปรู สิงคโปร์ และเวียดนาม โดยหลักการใหญ่ของ ข้อตกลง CPTPP คือ สิทธิพิเศษในการลดอัตราภาษีนำเข้าสินค้าในระหว่างประเทศสมาชิกด้วยกัน โดยในปี 2560 สมาชิก CPTPP มีจีดีพีรวมกันคิดเป็นมูลค่า 10.2 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือสัดส่วนร้อยละ 13.5 ของจีดีพีโลก มีประชากรรวม 495 ล้านคน หรือร้อยละ 6.8 ของประชากรโลก นอกจากนี้ การค้าระหว่างประเทศไทยกับสมาชิก CPTPP รวม 11 ประเทศ ในปี 2560 มีมูลค่ารวม 1.34 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือร้อยละ 29.3 ของการค้ารวมของไทย โดยประเทศไทยส่งออกมูลค่า 7.03 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือร้อยละ 29.7 ของการส่งออกไทยไปโลก และประเทศไทยนำเข้ามูลค่า 6.43 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือร้อยละ 28.9 ของการนำเข้าไทยจากโลก และได้เปรียบดุลการค้ากับ CPTPP เป็นมูลค่า 6,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (โพสตัดูเดย์, 2561) นอกจากนี้ จากการดำเนินการศึกษาถึงผลประโยชน์ ผลกระทบ ที่ประเทศไทยจะได้รับจากการเข้าร่วม CPTPP ของสถาบันวิจัยซึ่งเป็นหน่วยงานภายนอกที่มีความเป็นกลาง จัดจ้างโดยกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ พบว่าประเทศไทยจะได้ประโยชน์ในการขยายการค้า การลงทุน ได้เพิ่มมากขึ้น

3. การลดภาระทางเศรษฐกิจด้วยการทบทวนโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานจากต่างประเทศ
โดยรัฐบาลปัจจุบันจะทบทวนโครงการเมกะโปรเจกต์ต่าง ๆ ที่ได้รับอนุมัติจากรัฐบาลชุดก่อนว่าสามารถนำไปปฏิบัติได้หรือไม่ ทั้งนี้ ประเด็นหลัก ๆ ที่จะใช้พิจารณาประกอบด้วยประโยชน์ความคุ้มค่าของโครงการ และข้อขัดขัดทางกฎหมายหากมีการระงับโครงการ รวมถึงการเจรจาต่อรองเงื่อนไขต่าง ๆ โดยที่รัฐบาลจะ เน้นเฉพาะโครงการที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนเท่านั้น เนื่องจากว่ายังคงกังวลเกี่ยวกับระดับหนี้ สาธารณะของประเทศที่สูงถึง 1 ล้านล้านริงกิต ซึ่งเหตุผลส่วนหนึ่งเป็นผลจากกระบวนการที่ขาดความโปร่งใส และไม่เปิดกว้าง โดยเฉพาะอย่างยิ่งค่าก่อสร้าง ที่มีราคาสูงในขณะที่ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจไม่คุ้มค่า นอกจากนี้ โครงการขนาดใหญ่หลายโครงการ ยังไม่ได้ถูกบรรจุไว้ในงบประมาณของประเทศ กระทั่งล่าสุด เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2561 นายมหาธีร์ได้ออกมาประกาศขอเจรจาต่อรองใหม่อีกครั้งเพื่อชะลอโครงการ รถไฟความเร็วสูง Kuala Lumpur-Singapore High Speed Rail (HSR)* ซึ่งมีมูลค่ากว่า 1.10 แสนล้านริงกิต ออกไปก่อน แม้ว่าก่อนหน้านี้ในเดือนพฤษภาคม จะได้ออกมาประกาศยกเลิกโครงการดังกล่าวไปแล้วก็ตาม ดังนั้น การยกเลิกโครงการดังกล่าวส่งผลให้ประเทศมาเลเซียจะต้องจ่ายค่าปรับตามข้อตกลงในสัญญาให้กับ ประเทศสิงคโปร์เป็นจำนวนที่สูงมาก (Leong, 2018)

* โครงการ Kuala Lumpur – Singapore High Speed Rail (HSR) ลงนามกันเมื่อปี 2559 มีระยะทาง 350 กิโลเมตร เชื่อมกรุงกัวลาลัมเปอร์กับสิงคโปร์ มีกำหนดเสร็จสมบูรณ์ภายในปี 2569 ช่วยลดระยะเวลาเดินทางทางรถจากไม่ต่ำกว่า 5 ชั่วโมง เหลือเพียง 90 นาที

เช่นเดียวกับโครงการรถไฟชายฝั่งตะวันออก East Coast Rail Link (ECRL)* ที่ก่อสร้างโดยบริษัทสัญชาติจีน ไชน่า คอมมิวนิเคชั่น คอนสตรัคชั่น และกู้เงินจากธนาคารไชน่า เอ็กซิโม แบงก์ ซึ่งในขณะนี้ได้นำกลับมาทบทวนโดยรัฐบาลชุดใหม่เช่นกัน เนื่องจากว่าโครงการดังกล่าวเป็นการลงทุนขนาดใหญ่ที่สุดของประเทศด้วยมูลค่าก่อสร้างราว 14,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 4.47 แสนล้านบาท ซึ่งอาจก่อให้เกิดภาระหนี้ขนาดใหญ่ให้กับประเทศในขณะที่ผลตอบแทนค่อนข้างน้อยมาก โดยที่ภาระหนี้เงินกู้ดังกล่าวอาจทำให้ประเทศมาเลเซียไม่สามารถชำระหนี้เช่นเดียวกับประเทศศรีลังกา ที่ต้องยอมลงนามแปลงหนี้จำนวน 1,100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 35,200 ล้านบาทเป็นหุ้น เพื่อเปิดทางให้ประเทศจีนเข้าถือหุ้นในโครงการท่าเรือเมืองฮัมบันโตตา และให้เช่าท่าเรือในสัดส่วนร้อยละ 70 เป็นเวลา 99 ปี อย่างไรก็ตาม ภายหลังจากที่ได้มีการประกาศยกเลิกและทบทวนแผนดังกล่าว ได้มีนักวิเคราะห์จากสำนักต่าง ๆ วิพากษ์วิจารณ์กันมาก โดยส่วนใหญ่เห็นตรงกันว่า นายมหาธีร์อาจจะไม่ได้ถึงขั้นยกเลิกโครงการรถไฟเงินเหมือนในกรณีที่ยกเลิกโครงการรถไฟความเร็วสูงกับสิงคโปร์ แต่ประเด็นที่อาจมองไม่ตรงกันก็คือการคาดการณ์ถึงการตอบสนองของประเทศจีน ทั้งนี้ จางเป่าฮุย นักวิชาการรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยหลิงหนานในฮ่องกงได้กล่าวว่าประเทศจีนมีแนวโน้มที่จะยอมถอย เนื่องจากประเทศมาเลเซียมีความสำคัญในเชิงยุทธศาสตร์ต่อจีน ซึ่งเป็นที่ทราบกันดีว่าประเทศจีนไม่ได้คำนึงถึงเฉพาะประเทศมาเลเซีย แต่จะคำนึงถึงภาพลักษณ์ของประเทศจีนในตะวันออกเฉียงใต้ด้วยเช่นกัน โดยรัฐบาลของประเทศจีนต้องการให้ประเทศแถบนี้เชื่อใจว่าการเติบโตอย่างก้าวกระโดดของประเทศจีน ย่อมจะส่งผลในทางที่ดี สอดคล้องกับนายเมอร์เรย์ ไฮเบิร์ด ผู้เชี่ยวชาญเรื่องเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ศูนย์ยุทธศาสตร์และนานาชาติศึกษาในวอชิงตัน ที่ให้ความเห็นในทำนองเดียวกันว่า นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง ยังคงประสบข้อขัดข้องหลายอย่างในประเทศแถบนี้ โดยที่ประเทศมาเลเซียน่าจะมีข้อได้เปรียบกว่าหลายประเทศในภูมิภาค ดังนั้น หากว่าประเทศจีนต้องการเข้ามามีบทบาทก็จะต้องรู้จักประนีประนอมขณะที่ แอนวิตา บาซู จากหน่วยวิจัยของนิตยสาร Economist คาดเดาว่า ประเทศจีนอาจตอบโต้ด้วยการกีดกันแก๊สธรรมชาติ (สาธิต มนัสสุรกุล, 2561) อย่างไรก็ตาม ประเด็นดังกล่าว ยังคงถูกติดตามจากทั่วโลกและต้องรอดูกันต่อไปถึงการเจรจาทบทวนโครงการ ECRL ระหว่างประเทศมาเลเซียกับประเทศจีนว่าจะมีข้อสรุปในรูปแบบไหน

4. การทบทวนบทบาทของกระทรวงพัฒนาอิสลามแห่งมาเลเซีย (JAKIM) ซึ่งเป็นหน่วยงานสำคัญที่ให้การรับรองมาตรฐานสินค้าฮาลาล รวมทั้งการกำหนดเงื่อนไขการนำเข้าสินค้า และการตรวจรับรองโรงงานในประเทศผู้ส่งออกว่ามีการผลิต เป็นไปตามหลักศาสนาอิสลามหรือไม่ โดยภาคเอกชนไทยควรมีการติดตามการทบทวนบทบาทของ JAKIM อย่างใกล้ชิดว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางใด เนื่องจากปัจจุบันประเทศไทยส่งออกสินค้าฮาลาล ให้กับประเทศมาเลเซียเป็นจำนวนมาก (กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, 2561)

* โครงการ East Coast Rail Link (ECRL) เป็นโครงการทางรถไฟสายตะวันออกของมาเลเซีย เชื่อมท่าเรือ Port Klang ทางฝั่งทะเลจีนใต้กับช่องแคบมะละกาทางฝั่งมหาสมุทรอินเดีย มีระยะทาง 688 กิโลเมตร และอยู่ภายใต้โครงการโครงสร้างพื้นฐานหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (One Belt, One Road)

บทสรุปและความเห็นของผู้ศึกษา

ภายหลังจากที่นายมหาธีร์ได้กลับมาเป็นนายกรัฐมนตรีมาเลเซียอีกครั้งพร้อมกับนโยบายเร่งด่วนที่มุ่งเน้นไปที่การฟื้นคืนเศรษฐกิจ ส่งผลให้ประเทศมาเลเซียเกิดการเปลี่ยนแปลงครั้งยิ่งใหญ่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนของนโยบายการค้า การลงทุนระหว่างประเทศที่ยังคงมีความไม่แน่นอนและยังคงต้องติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด อย่างไรก็ตาม นโยบายเศรษฐกิจของรัฐบาลชุดใหม่ภายใต้การนำของนายมหาธีร์กล่าวได้ว่ามีความแตกต่างจากรัฐบาลชุดเก่าซึ่งนำโดยนายนาจิบ โดยการตอบสนองความต้องการที่แท้จริงและมุ่งเน้นการพัฒนาไปที่การพัฒนาขีดความสามารถของประชาชนชาวมาเลเซีย ตลอดจนการมีความเป็นอยู่ที่ค้ำประกันว่าเป็นจุดเด่นของรัฐบาลชุดใหม่ ขณะที่รัฐบาลชุดเก่าซึ่งนำโดยนายนาจิบที่ผ่านมานั้นได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาภาคก่อสร้างและอสังหาริมทรัพย์ และโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่เป็นหลัก ซึ่งความแตกต่างนี้ที่อาจกลายเป็นจุดพลิกผันและนำไปสู่การสลับขั้วทางการเมืองในครั้งนี้

ประเทศมาเลเซียนับว่าเป็นทั้งคู่ค้าและคู่แข่งสำคัญอันดับต้น ๆ โดยการเปลี่ยนผ่านทางการเมืองของประเทศมาเลเซียในขณะนี้จึงเป็นสถานการณ์ที่ต้องคอยติดตามอย่างใกล้ชิด เพื่อให้ประเทศไทยสามารถกำหนดแนวทางตั้งรับ ตลอดจนส่งเสริมความสัมพันธ์ด้านการค้าการลงทุนกับประเทศมาเลเซียได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงการรถไฟ ECRL ที่จะเป็นโอกาสต่อประเทศไทยในการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ในจังหวัดชายแดนภาคใต้ ตลอดจนทิศทางนโยบายทางเศรษฐกิจอื่น ๆ อาทิ การยกเลิกการจัดเก็บภาษี GST มาเป็นแบบ SST เพื่อให้ประชาชนประเทศมาเลเซียมีกำลังซื้อเพิ่มขึ้น ซึ่งจะเป็นผลดีต่อการบริโภคสินค้าโดยรวม รวมทั้งสินค้าจากประเทศไทย ดังนั้น การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศมาเลเซียท้ายสุดแล้วย่อมจะเป็นผลดีต่อเศรษฐกิจไทยทั้งในด้านการค้าและการลงทุนระหว่างกัน

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

- กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ เผยคณะทำงาน CPTPP เตรียมนัดหารือครั้งที่ 2 เดือน ส.ค. นี้. (23 กรกฎาคม 2561). **ประชาชาติธุรกิจ**. สืบค้น 24 กรกฎาคม 2561 จาก <https://www.prachachat.net/economy/news-194098>
- กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ (22 พฤษภาคม 2561ก). **มาเลเซียจะทบทวนโครงการเชื่อมทางรถไฟไปสิงคโปร์และ ECRL**. สืบค้น 29 มิถุนายน จาก http://www.ditp.go.th/contents_attach/230273/230273.pdf
- _____. (30 พฤษภาคม 2561ข). **กรม. มาเลเซียมีมติใช้ SST แทน GST และทบทวนบทบาทของหน่วยงานรับรองฮาลาล**. สืบค้น 2 กรกฎาคม จาก http://www.ditp.go.th/ditp_pdf.php?filename=contents_attach/231222/231222.pdf&title=231222
- ก้องเกียรติ กอวีร์กิติ. (28 พฤษภาคม 2561). **มหาธีร์เตรียมรื้อโครงการรถไฟรางคู่ชายฝั่งตะวันออกหลังชี้ความไม่โปร่งใส**. <https://www.ryt9.com/s/iq38/2833394>
- กัลยรักษ์ นัยรักษ์เสรี. (31 พฤษภาคม 2561). **ไทยจะได้ประโยชน์อะไรจากการเข้าร่วม CPTPP?**. สืบค้น 27 มิถุนายน 2561 จาก <https://www.scbeic.com/th/detail/product/4727>
- ไทยเข้าร่วม ‘CPTPP’ สมคิดสั่งตั้งคณะทำงานเตรียมผลักดันในปีี้ รุกเจรจาการค้าญี่ปุ่น. (30 มีนาคม 2561). **โพสต์ทูเดย์**. สืบค้น 15 กรกฎาคม 2561 จาก http://www.ditp.go.th/contents_attach/223477/223477.pdf
- ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย. (14 พฤษภาคม 2561). **การเมืองชี้วิใหม่กับอนาคตของมาเลเซีย**. สืบค้น 15 กรกฎาคม 2561 จาก <http://www.exim.go.th/doc/newsCenter/49667.pdf>
- มหาธีร์มุดโมเดลด่วน “ยกเครื่องเศรษฐกิจ” มาเลเซีย. (29 พฤษภาคม 2561). **มติชนสุดสัปดาห์**. สืบค้น 18 มิถุนายน 2561 จาก https://www.matichonweekly.com/hot-news/article_104607
- มหาธีร์ เรียกร้องให้ทบทวนข้อตกลง CPTPP. (11 มิถุนายน 2561). **Money Channel**. สืบค้น 18 กรกฎาคม 2561 จาก http://www.moneychannel.co.th/news_detail/22377/%E0%B8%99%E0%B8%B2%E0%B8%A2
- มาเลเซียขอลงจากรถไฟ สาย One Belt One Road. (3 มิถุนายน 2561). **ผู้จัดการ**. สืบค้น 28 มิถุนายน 2561 จาก <https://amp.mgonline.com/daily/9610000054973.html>
- สาธิต มั่นสสุรกุล. (มิถุนายน 2561). **จับตามังกรหลังมหาเธร์ลั่นรื้อรถไฟจีน**. สืบค้น 15 กรกฎาคม 2561 จาก <https://themomentum.co/east-coast-rail-link-china-malaysia-to-be-reviewed/>
<https://www.thaipost.net/main/detail/10210>

อัทธ์ พิศาลวานิช. (6 กรกฎาคม 2561). **มาเลเซียทบทวนลงทุนจีน**. สืบค้น 20 กรกฎาคม 2561 จาก <https://www.posttoday.com/aec/column/556789>

ภาษาต่างประเทศ

Leong, T (2018, July 19). **Malaysia to negotiate deferment of high-speed rail link with Singapore, says Mahathir**. Retrieved July 20, 2018 from <https://www.straitstimes.com/asia/se-asia/malaysia-pm-says-to-negotiate-deferment-of-high-speed-rail-link-with-singapore>