

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

สรุปผลการวิจัย

การศึกษานี้ได้แยกการศึกษออกเป็นสองส่วนคือ การวิเคราะห์ทางเชิงปริมาณ โดยทดสอบความนิ่ง (Stationary) ของปัจจัยแต่ละตัวที่อยู่ในรูปของอัตราการเจริญเติบโต (Growth) และแสดงผลการประมาณการด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุด (OLS) ในขั้นตอนสุดท้ายจะเป็นการทดสอบความสัมพันธ์ในเชิงดุลยภาพในระยะยาว (Cointegration) ตามวิธีของ Engle and Granger (1987) ส่วนการวิเคราะห์เชิงพรรณนาโดยวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดจากการลงทุนทางตรงของประเทศญี่ปุ่นต่อการจ้างงานในอุตสาหกรรมยานยนต์ ผลกระทบต่อมูลค่าการส่งออก มูลค่าการนำเข้า และผลกระทบต่อประสิทธิภาพการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน

จากผลการวิเคราะห์สภาพทั่วไปที่ประเทศญี่ปุ่นลงทุนเกี่ยวกับอุตสาหกรรมยานยนต์ในต่างประเทศโดยเฉพาะประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีนนั้นเกิดจากภาวะเศรษฐกิจของโลกและภาวะอุตสาหกรรมยานยนต์ภายในประเทศ ประกอบกับการปรับปรุงนโยบายการส่งเสริมการลงทุนของต่างประเทศเพื่อให้สอดคล้องกับกระแสการลงทุนที่เพิ่มสูงขึ้น สาเหตุสำคัญที่ทำให้ญี่ปุ่นต้องลงทุนในต่างประเทศคือ

ประการที่หนึ่ง การทำข้อตกลงระหว่าง 6 ประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจของโลกคือ สหรัฐฯ ญี่ปุ่น เยอรมนี ฝรั่งเศส สหราชอาณาจักรและแคนาดา เรียกว่า ข้อตกลงพลาซ่า (Plaza Accord) ที่กำหนดให้ประเทศต่าง ๆ เพิ่มค่าเงินของตนเองเมื่อเปรียบเทียบกับเงินเหรียญสหรัฐฯ ทำให้ค่าเงินเยนของญี่ปุ่นแข็งค่าขึ้นอย่างรวดเร็ว ดันทุนการผลิตสินค้าในญี่ปุ่นเมื่อคิดเป็นเงินสกุลเหรียญสหรัฐฯ สูงขึ้นมากทำให้ญี่ปุ่นเริ่มสูญเสียความได้เปรียบในตลาดโลก ดังนั้นบริษัทญี่ปุ่นต้องพยายามลดต้นทุนการผลิตโดยหันไปลงทุนในต่างประเทศ

ประการที่สอง การใช้นโยบายส่งเสริมการลงทุนของอุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศที่ให้สิทธิประโยชน์แตกต่างกัน โดยนโยบายที่ใช้ส่งเสริมส่วนใหญ่จะเป็นนโยบายภาษีที่เกี่ยวกับการประกอบรถยนต์สำเร็จรูปและการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ การสร้างโรง

งานประกอบรถยนต์ภายในประเทศ ตลอดจนนโยบายที่สนับสนุนให้มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ หรือการกระจุกตัวของอุตสาหกรรมรถยนต์หลักและอุตสาหกรรมสนับสนุนภายในประเทศ ตลอดจนการใช้นโยบายควบรวมกิจการเพื่อขยายตลาด รวมถึงการสนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์วิจัยและการพัฒนาภายในประเทศเพื่อสนับสนุนความได้เปรียบของแต่ละประเทศในการผลิตรถยนต์แต่ละชนิด

จากการวิเคราะห์ปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดการลงทุนทางตรงของประเทศญี่ปุ่นในอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยการวิเคราะห์ปัจจัยแต่ละตัวที่อยู่ในรูปของอัตราการเจริญเติบโต (Growth) เปรียบเทียบระหว่างไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีน

สรุปผลการวิจัยประเทศไทย ผลจากการเลือกช่วงความล่าช้าที่เหมาะสมของตัวแปรแต่ละตัวที่ใส่ค่า Akaike Info Criterion (AIC) ที่ต่ำที่สุด พบว่า FDI GDP ER CPI W และ X มีช่วงความล่าช้าที่เหมาะสมคือ 1 ช่วงเวลา (Lag = 1) มีระดับนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ .01 .05 .10 ดังนั้นจึงเลือกความยาวตัวแปรล่าช้าจากขนาดของตัวแปรที่ใช้ในการทดสอบเท่ากับ 1 เมื่อทำการทดสอบพบว่า ค่า ADF statistics มีค่าน้อยกว่าค่าวิกฤต ณ ระดับนัยสำคัญทางสถิติในทุก ๆ ระดับ โดยผ่านการทดสอบสมการที่ผลต่างอันดับแรก (First Difference) แสดงว่าปัจจัยที่กำหนดการลงทุนทางตรงของประเทศญี่ปุ่นมีลักษณะเสถียรภาพ (Stationary) หรือมีระดับ Integration ที่ 1 หรือ I (1)

การวิเคราะห์ปัจจัยที่กำหนดการลงทุนทางตรงของประเทศญี่ปุ่นด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุด (OLS) ของไทยพบว่า ปัจจัยที่สำคัญที่กำหนดการลงทุนของประเทศญี่ปุ่นในประเทศไทยคือ มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (ER) ดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) และอัตราค่าจ้าง (W) ดังนี้

1. มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) เนื่องจากเศรษฐกิจไทยทั้งภาคเศรษฐกิจที่แท้จริงและภาคการเงินมีความสัมพันธ์กัน จากการขยายตัวของเศรษฐกิจภายในประเทศ เนื่องจากการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เช่น การบริโภคจ่ายของประชาชนที่เพิ่มขึ้น การลงทุนจากภาคเอกชนและการลงทุนจากต่างประเทศในภาคอุตสาหกรรมต่าง ๆ ตลอดจนการสนับสนุนของภาครัฐบาลที่ส่งเสริมโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ (Infra Structure) ที่ส่งผลให้การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศมีศักยภาพในสายตาของนักลงทุนจากประเทศญี่ปุ่น ถ้า GDP ของประเทศอยู่ในอัตราสูง สามารถแสดงให้เห็นการลงทุนจากญี่ปุ่นเห็นถึงควมมีประสิทธิภาพของเศรษฐกิจและการ

เจริญเติบโตของอุตสาหกรรมที่เข้ามาลงทุนในไทย ดังนั้นมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศจึงเป็นปัจจัยที่สำคัญที่ประเทศญี่ปุ่นใช้สำหรับพิจารณาการลงทุนในประเทศไทย

2. ดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) เมื่อระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยมีการเจริญเติบโตความต้องการบริโภคของประชาชนหรืออุปสงค์มวลรวมเพิ่มขึ้นประกอบกับการลงทุนจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมยานยนต์ที่กำลังขยายตัว ก็จะส่งผลต่อระดับราคาสินค้าภายในประเทศโดยเฉพาะราคาสินค้าในหมวดพาหนะและการขนส่ง จากระดับราคาที่เพิ่มสูงขึ้นทำให้บริษัทรถยนต์จากญี่ปุ่นเข้ามาลงทุนเพื่อทำการผลิตมากขึ้นและขยายตลาดเพิ่มขึ้น เนื่องจากจะได้รับผลประโยชน์ในด้านผลกำไรและส่งเงินกลับสู่บริษัทแม่ที่ญี่ปุ่น เนื่องจากดัชนีราคาผู้บริโภคสามารถเป็นตัวแทนในการวัดระดับอัตราเงินเฟ้อ ดังนั้นถ้าระดับราคาสินค้าภายในประเทศสูงขึ้น แต่อยู่ในระดับที่ไม่ทำให้เกิดภาวะเงินเฟ้อก็จะส่งผลดีต่อระบบเศรษฐกิจและเป็นปัจจัยที่สำคัญที่ประเทศญี่ปุ่นใช้สำหรับพิจารณาการลงทุนในประเทศไทย

3. อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (ER) การดำเนินนโยบายอัตราแลกเปลี่ยนของประเทศไทยที่ใช้ระบบอัตราแลกเปลี่ยนแบบลอยตัวโดยให้ค่าเงินถูกกำหนดโดยกลไกตลาดตามอุปสงค์และอุปทานของตลาดเงินตราในประเทศและต่างประเทศ สามารถเปลี่ยนแปลงขึ้นลงได้ตามปัจจัยพื้นฐานทางเศรษฐกิจ ดังนั้นการลงทุนทางตรงจากประเทศญี่ปุ่นจึงต้องพิจารณาอัตราแลกเปลี่ยนเป็นสำคัญ เนื่องจากการลงทุนทางตรงในอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นการลงทุนที่มีขนาดใหญ่ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการสร้างโรงงานและเคลื่อนย้ายเทคโนโลยีการผลิต ดังนั้นถ้าในช่วงที่อัตราแลกเปลี่ยนของประเทศไทยอ่อนค่าก็จะเป็นโอกาสเหมาะที่ประเทศญี่ปุ่นเข้ามาลงทุน เพราะค่าเงินเยนจะสูงกว่าเงินบาทโดยเปรียบเทียบ จากค่าของเงินเยนสูงขึ้นญี่ปุ่นสามารถกระจายเงินลงทุนในอุตสาหกรรมสนับสนุนของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยได้ ทั้งนี้เพื่อสร้างความแข็งแกร่งให้กับอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยให้มากขึ้น ดังนั้นอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจึงเป็นปัจจัยที่สำคัญที่ประเทศญี่ปุ่นใช้สำหรับพิจารณาการลงทุนในประเทศไทย

4. อัตราค่าจ้างขั้นต่ำ (W) เนื่องจากประเทศไทยเป็นประเทศที่กำลังพัฒนา ดังนั้นภาคอุตสาหกรรมการผลิตภายในประเทศจึงเป็นการผลิตที่อาศัยปัจจัยแรงงานเป็นส่วนใหญ่ทำให้อัตราค่าจ้างในประเทศมีอัตราที่ต่ำ ประกอบกับรัฐบาลมีนโยบายอัตราค่าจ้างขั้นต่ำที่ชัดเจนและมีนโยบายสนับสนุนให้การลงทุนทางตรงในอุตสาหกรรมยานยนต์จากประเทศญี่ปุ่นกระจายตัวออกไปสู่กลุ่มนิคมอุตสาหกรรมต่าง ๆ ในส่วนของภูมิภาค ซึ่งค่าจ้างแรงงานในเขตภูมิภาคก็ยังมีอัตราที่ต่ำทำให้บริษัทรถยนต์จากประเทศอื่น ๆ เข้ามาลงทุน โดยเฉพาะการลงทุนจากประเทศญี่ปุ่นที่ให้

ความสำคัญกับปัจจัยแรงงานมากเป็นพิเศษได้เข้ามาขยายฐานการผลิตในเขตภูมิภาคทำให้การเงินลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากสามารถลดต้นทุนในการผลิตได้ ค่าจ้างขั้นต่ำจึงเป็นปัจจัยที่สำคัญมากที่ประเทศญี่ปุ่นใช้สำหรับพิจารณาการลงทุนในประเทศไทย

ผลการทดสอบความสัมพันธ์ในเชิงดุลยภาพในระยะยาว (Cointegration) โดยนำค่า Residual จากการประมาณค่าสมการแบบ OLS พบว่า ค่า ADF statistic ณ ระดับ Level มีค่ามากกว่าค่าวิกฤต ณ ระดับนัยสำคัญ .01 แสดงให้เห็นว่ามูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ อัตราแลกเปลี่ยน ดัชนีราคาผู้บริโภคและอัตราค่าจ้างขั้นต่ำมีความสัมพันธ์ในระยะยาวกับการลงทุนทางตรงของประเทศญี่ปุ่นมีความสัมพันธ์ในเชิงดุลยภาพในระยะยาว

สรุปผลการวิจัยสาขารัฐประชาชนจีน ผลจากการเลือกช่วงความล่าช้าที่เหมาะสมของตัวแปรแต่ละตัวที่ให้ค่า Akaike Info Criterion (AIC) ที่ต่ำที่สุด พบว่า FDI และ X มีช่วงความล่าช้าที่เหมาะสมคือ 1 ช่วงเวลา ER มีช่วงความล่าช้าที่เหมาะสมคือ 2 ช่วงเวลา CPI มีช่วงความล่าช้าที่เหมาะสมคือ 3 ช่วงเวลา GDP มีช่วงความล่าช้าที่เหมาะสมคือ 4 ช่วงเวลา และ W มีช่วงความล่าช้าที่เหมาะสมคือ ช่วงเวลาปัจจุบัน (Lag = 0) ดังนั้นจึงเลือกความยาวตัวแปรล่าช้าจากขนาดของตัวแปรที่ใช้ในการทดสอบเท่ากับ 1 เมื่อทำการทดสอบพบว่า ค่า ADF statistics มีค่าน้อยกว่าค่าวิกฤต ณ ระดับนัยสำคัญทางสถิติในทุก ๆ ระดับ โดยผ่านการทดสอบสมการที่ผลต่างอันดับแรก (First Difference) แสดงว่าปัจจัยที่กำหนดการลงทุนทางตรงของประเทศญี่ปุ่นมีลักษณะเสถียรภาพ (Stationary) หรือมีระดับ Integration ที่ 1 หรือ I (1)

การวิเคราะห์ปัจจัยที่กำหนดการลงทุนทางตรงของประเทศญี่ปุ่นด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุด (OLS) ของจีนพบว่า ปัจจัยที่สำคัญที่กำหนดการลงทุนของประเทศญี่ปุ่นในสาธารณรัฐประชาชนจีนคือ มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (ER) ส่วนดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) มูลค่าการส่งออก (X) และอัตราค่าจ้าง (W) มีความสัมพันธ์กับการลงทุนจากต่างประเทศในทิศทางตรงข้าม

1. มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) จากระบบเศรษฐกิจที่ประกอบด้วยภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการที่มีอัตราขยายตัวอย่างรวดเร็วในปัจจุบันจากการบริโภคสินค้าภายในประเทศที่เพิ่มขึ้น การลงทุนจากภาครัฐและเอกชนภายในประเทศที่เพิ่มขึ้นทำให้เกิดมูลค่าเพิ่มทั้งสามภาคเศรษฐกิจ ประกอบกับรัฐบาลสนับสนุนให้อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นเป้าหมายหลักในการกระตุ้นเศรษฐกิจ หลังจากดำเนินการเปิดประเทศเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจให้เกิด

การลงทุนจากต่างประเทศทำให้มีปริมาณการลงทุนทางตรงจากต่างประเทศทยอยมาลงทุนในจีนอย่างต่อเนื่อง ส่งผลต่อศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศให้อยู่ในระดับสูง ดังนั้นมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศสามารถแสดงการพัฒนาเศรษฐกิจและประสิทธิภาพในการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจของประเทศจึงเป็นแรงจูงใจให้เกิดการลงทุนจากต่างประเทศ

2. ดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) จากอัตราการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจจีนทำให้อัตราการผลิตสินค้าและบริการอยู่ในอัตราที่ก้าวหน้า ดังนั้นระดับราคาสินค้าภายในประเทศของจีนจึงอยู่ในระดับสูงซึ่งจะเป็นการกระตุ้นผู้ผลิตให้ผลิตสินค้าออกสู่ตลาดมากขึ้น โดยเฉพาะผู้ผลิตในกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ที่ต้องเร่งการประกอบรถยนต์เพื่อรองรับอุปสงค์ภายในประเทศที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว เนื่องจากมีการบริโภครถยนต์ตามเมืองใหญ่เพิ่มมากขึ้น แต่เนื่องจากประเทศจีนได้แบ่งออกเป็นเขตปกครองอิสระหรือมณฑลและมีมาตรการในการผลิตและจำหน่ายโดยห้ามไม่ให้มีการค้าขายระหว่างมณฑลเพื่อปกป้องอุตสาหกรรมรถยนต์ของตนเอง ดังนั้นการลงทุนของบริษัทรถยนต์จากประเทศญี่ปุ่นจึงเลือกที่จะลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษที่มีระดับราคาสินค้าทั่วไปที่สูงเท่านั้น จึงส่งผลต่อระดับดัชนีราคาผู้บริโภคในประเทศมีความเลื่อมล้ำกัน ดังนั้นไม่ว่าดัชนีราคาผู้บริโภคของจีนจะเพิ่มขึ้นหรือลดลงการลงทุนทางตรงจากญี่ปุ่นยังคงมีการลงทุนอย่างต่อเนื่อง

3. อัตราค่าจ้างขั้นต่ำ (W) เนื่องจากประเทศจีนมีอัตราประชากรในประเทศสูงทำให้มีแรงงานกระจายอยู่ทั่วประเทศ ซึ่งส่งผลให้อัตราค่าจ้างของจีนอยู่ในระดับต่ำจึงเป็นปัจจัยที่สำคัญในการกำหนดการลงทุนจากประเทศญี่ปุ่น แต่จากการแบ่งเขตเศรษฐกิจพิเศษทำให้ค่าจ้างอยู่ในอัตราที่สูง ประกอบกับแรงงานในจีนได้รับการพัฒนาทักษะจากการเรียนรู้เทคโนโลยีการผลิตและได้รับการส่งเสริมจากภาครัฐบาลในการพัฒนาฝีมือแรงงาน ส่งผลให้แรงงานสามารถเรียกร้องค่าจ้างให้สูงขึ้นได้ ประกอบกับในเขตเศรษฐกิจพิเศษนั้นมีความเชื่อมโยงกันเกี่ยวกับอุตสาหกรรมยานยนต์ทำให้แรงงานที่มีทักษะในระดับสูงสามารถเคลื่อนย้ายไปสู่มณฑลที่ให้อัตราค่าจ้างสูงกว่า สำหรับแรงงานที่มีทักษะอยู่ในระดับต่ำก็ยังคงได้รับอัตราค่าจ้างที่ต่ำต่อไป ดังนั้นระดับอัตราค่าจ้างที่อยู่ในระดับสูงจะปรากฏในเขตเศรษฐกิจพิเศษเท่านั้น เพราะฉะนั้นการลงทุนจากประเทศญี่ปุ่นยังคงลงทุนในจีนอย่างต่อเนื่อง เพราะภาพรวมของอัตราค่าจ้างของประเทศยังอยู่ในระดับต่ำ

4. การส่งออก (X) จากการที่รัฐบาลได้สนับสนุนให้อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นกลยุทธ์ในการพัฒนาเศรษฐกิจจึงได้กำหนดนโยบายการผลิตรถยนต์ให้เป็นการผลิตเพื่อส่งออกและจำหน่ายในประเทศ ประกอบกับใช้นโยบายการควบคุมกิจการระหว่างบริษัทรถยนต์จากประเทศญี่ปุ่นกับวิสาหกิจในประเทศส่งผลให้การส่งออกเริ่มขยายตัว แต่ผลจากการควบคุมทำให้การส่งออกถดถอย

ยนต์มีอัตราลดลง เนื่องจากบริษัทร่วมทุนจะไม่ผลิตเพื่อการส่งออกเพราะจะต้องแบ่งผลกำไรให้กับบริษัทของจีน ประกอบกับเทคโนโลยีที่ใช้ในการผลิตของสาธารณรัฐประชาชนจีนยังคงอยู่ในช่วงกำลังพัฒนา ทำให้การผลิตรถยนต์ในประเทศของจีนยังคงเป็นการผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศ เนื่องจากบริษัทรถยนต์จากต่างประเทศหวั่นเกรงว่าจีนจะลักลอบก๊อปปี้เทคโนโลยีการผลิตที่ทันสมัย ดังนั้นรถยนต์ที่ผลิตได้ในจีนจะผลิตเฉพาะรถยนต์ที่ตกทุนจากต่างประเทศแล้วเท่านั้น ส่งผลให้จีนมีอัตราการส่งออกที่ยังน้อยอยู่

5. อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (ER) นโยบายอัตราแลกเปลี่ยนเงินในปัจจุบันนั้นเป็นอัตราแลกเปลี่ยนแบบคงที่โดยการกำหนดค่าเงินหยวนอ้างอิงกับค่าเงินดอลลาร์ของสหรัฐฯ เนื่องจากนโยบายดังกล่าวช่วยสร้างเสถียรภาพของการเติบโตทางเศรษฐกิจส่งผลให้จีนเกิดความได้เปรียบในการค้าและการลงทุนต่างประเทศ เพิ่มการส่งออก ถ้าการปรับค่าเงินในภูมิภาคเอเชียยังคงสอดคล้องกับค่าเงินหยวน แสดงว่าจีนก็ยังได้เปรียบในด้านต้นทุนค่าจ้างแรงงาน ดังนั้นจากอัตราแลกเปลี่ยนของจีนที่เอื้อประโยชน์ส่งผลให้มีเงินทุนจากประเทศญี่ปุ่นไหลเข้าสู่ประเทศจำนวนมาก และยังเป็นสาเหตุที่กดดันให้ค่าเงินหยวนต้องปรับค่าสูงขึ้น ซึ่งเป็นปัจจัยที่สำคัญในการดึงดูดเงินลงทุนทางตรงจากต่างประเทศ

6. สถานการณ์อุตสาหกรรมยานยนต์ จากสถานการณ์สำคัญที่ส่งผลต่อการลงทุนทางตรงจากต่างประเทศก็คือ การที่จีนเข้าร่วมสมาชิกองค์การการค้าโลก (WTO) ทำให้จีนต้องมีข้อตกลงในการเปิดเสรีในอุตสาหกรรมยานยนต์ กล่าวคือ ต้องลดอากรขาเข้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล อนุญาตให้ต่างชาติเข้าตั้งโรงงานการประกอบรถยนต์โดยถือหุ้นเต็ม ยกเลิกเงื่อนไขเกี่ยวกับการถ่ายทอดเทคโนโลยีหรือการจัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนา และยกเลิกภาษีการนำเข้า แต่ว่าจากสถานการณ์ข้อตกลงดังกล่าวไม่ได้หมายความว่าจีนจะเปิดเสรีให้กับบริษัทจากต่างประเทศให้กว้างขวางแต่อย่างใด เนื่องจากรัฐบาลของจีนมีนโยบายเกี่ยวกับอุตสาหกรรมยานยนต์ที่มั่นคงและเอื้อประโยชน์ให้กับบริษัทภายในประเทศและบริษัทจากต่างประเทศ ประกอบกับมีนโยบายการสนับสนุนการลงทุนอย่างเป็นทางการทำให้การลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์จากญี่ปุ่นยังคงลงทุนในจีนอย่างต่อเนื่อง

ผลการทดสอบความสัมพันธ์ในเชิงดุลยภาพในระยะยาว (Cointegration) โดยนำค่า Residual จากการประมาณค่าสมการแบบ OLS พบว่า ค่า ADF statistic ณ ระดับ Level มีค่ามากกว่าค่าวิกฤต ณ ระดับนัยสำคัญ .01 แสดงให้เห็นว่ามูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ อัตราแลกเปลี่ยน ดัชนีราคาผู้บริโภคและอัตราค่าจ้างขั้นต่ำมีความสัมพันธ์ในระยะยาวกับการลงทุนทางตรงของประเทศญี่ปุ่นมีความสัมพันธ์ในเชิงดุลยภาพในระยะยาว

จากการวิเคราะห์ถึงผลกระทบจากการลงทุนตรงของประเทศญี่ปุ่นต่อการจ้างงานในอุตสาหกรรมยานยนต์ ผลกระทบต่อมูลค่าการส่งออกและมูลค่าการนำเข้าของอุตสาหกรรมยานยนต์ ผลกระทบต่อการผลิตรถยนต์ของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีนสรุปดังนี้

ผลกระทบต่อการจ้างงานของประเทศไทย มีอัตราส่วนที่เพิ่มสูงขึ้นตามปริมาณการลงทุนทางตรงจากประเทศญี่ปุ่นที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะหลังจากที่เกิดวิกฤตเศรษฐกิจญี่ปุ่นได้กลับมาขยายการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์อีกครั้ง ส่งผลให้มีการขยายเปิดโรงงานประกอบรถยนต์และการตั้งโรงงานโดยกระจายออกไปตามจังหวัดต่าง ๆ ส่งผลให้อัตราการจ้างงานในอุตสาหกรรมยานยนต์ก็เพิ่มสูงขึ้นเรื่อย ๆ ดังจะเห็นได้จากในช่วงปี พ.ศ.2545 ถึง พ.ศ. 2548 เป็นช่วงที่อัตราการจ้างงานเพิ่มขึ้น 116, 331, 127, 761, 136, 870, 150 และ 876 คนตามลำดับ โดยมีอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 17.78, 8.95, 6.66 และ 9.28 ตามลำดับ

ผลกระทบต่อการจ้างงานของสาธารณรัฐประชาชนจีน เนื่องจากจำนวนประชากรของสาธารณรัฐประชาชนจีนมีจำนวนมากจึงสามารถรองรับการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ที่เพิ่มสูงขึ้น ประกอบกับการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ได้กระจายไปสู่ภูมิภาคหลัก ๆ ที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของจีน ส่งผลให้ภาพรวมของปริมาณการจ้างงานในอุตสาหกรรมยานยนต์มีการขยายตัวในอัตราที่ไม่มากนัก ซึ่งปริมาณการเพิ่มขึ้นของจำนวนแรงงานในอุตสาหกรรมยานยนต์ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2541 ถึง พ.ศ. 2546 เท่ากับ 1.96, 1.80, 1.78, 1.89, 2.00 และ 2.08 ล้านคนตามลำดับ

ผลกระทบต่อการส่งออก-นำเข้าของประเทศไทย จากการลงทุนของญี่ปุ่นในอุตสาหกรรมยานยนต์ที่เพิ่มสูงขึ้นประกอบกับนโยบายที่เน้นการผลิตเพื่อการส่งออก ส่งผลให้การส่งออกเพิ่มสูงขึ้นทุกปี ซึ่งหลังจากวิกฤตเศรษฐกิจโดยเฉพาะในช่วงปี พ.ศ. 2546 ถึง พ.ศ. 2547 มีมูลค่าเท่ากับ 138, 161.38 และ 149, 232.80 ล้านบาท เนื่องจากมีการขยายฐานการผลิตจากบริษัทรถยนต์ชั้นนำจากประเทศญี่ปุ่นและการขยายวงเงินอนุมัติส่งเสริมการลงทุนทำให้ปี พ.ศ. 2548 มีมูลค่าการส่งออกทั้งสิ้น 203,025.36 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 36.05 (53,729.56 ล้านบาท) รถยนต์ที่มีการส่งออกมากที่สุดคือ รถกระบะ รองลงมาคือ รถยนต์นั่ง ประเทศที่ส่งออกหลักได้แก่ อินโดนีเซีย สิงคโปร์ ฟิลิปปินส์ ออสเตรเลีย และญี่ปุ่น ในส่วนของการนำเข้าช่วงเดือนมกราคมถึงธันวาคม พ.ศ. 2548 มีมูลค่าทั้งสิ้น 26,396.96 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.56 ซึ่งรถยนต์ที่มีการนำเข้ามากที่สุดได้แก่ รถยนต์นั่ง มีมูลค่าเท่ากับ 13,466.50 ล้านบาท

ผลกระทบต่อการส่งออก-นำเข้าของสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยสรุปในปี พ.ศ. 2546 ปริมาณการส่งออกรถยนต์จำนวน 24,000 คัน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2547 ร้อยละ 8.17 (2,000 คัน) สำหรับมูลค่าการส่งออกรถยนต์ในปี พ.ศ. 2548 มีมูลค่าทั้งสิ้น 1,386 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.22 (100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ประเภทรถยนต์ที่มีการส่งออกมากที่สุดได้แก่ รถกระบะ รองลงมาคือ รถยนต์นั่ง ในส่วนของการนำเข้าโดยสรุปในช่วงเดือนมกราคมถึงธันวาคม พ.ศ. 2548 การนำเข้ารถยนต์มีมูลค่าการนำเข้าทั้งสิ้น 690 ล้านดอลลาร์สหรัฐ มีอัตราการเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2547 ร้อยละ 15.94

ผลกระทบต่อการผลิตรถยนต์ของอุตสาหกรรมยานยนต์ในกรณีของประเทศไทย โดยสรุปในปี พ.ศ. 2548 มีปริมาณการผลิตรถยนต์ทั้งสิ้น 1,125,316 คัน โดยแบ่งเป็น รถยนต์นั่งจำนวน 277,603 คัน รถกระบะ 1 คัน จำนวน 822,867 คัน และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (ไม่รวมรถกระบะ 1 คัน) จำนวน 24,846 คัน การผลิตรถยนต์รวมเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี พ.ศ.2547 แล้วเพิ่มขึ้นร้อยละ 17.56 ประเภทรถยนต์ที่มีอัตราการผลิตเพิ่มขึ้นที่สุด คือ รถกระบะ 1 คัน อัตราการผลิตเพิ่มขึ้นร้อยละ 27.39 (225,353 คัน) ส่วนรถยนต์ที่มีอัตราการผลิตลดลงคือ รถยนต์นั่ง มีอัตราการผลิตลดลงร้อยละ 9.63 (26,746 คัน) รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (ไม่รวมรถกระบะ 1 คัน) มีอัตราลดลงร้อยละ 3.9 (972 คัน)

ผลกระทบต่อการผลิตรถยนต์ของอุตสาหกรรมยานยนต์ในกรณีของสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยสรุปในปี พ.ศ. 2546 มีปริมาณการผลิตรถยนต์ทั้งสิ้น 5,057,200 คัน โดยแบ่งเป็นรถยนต์นั่งจำนวน 2,314,000 คัน รถกระบะ 1 คัน จำนวน 1,584,800 คัน และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (ไม่รวมรถกระบะ 1 คัน) จำนวน 1,158,400 คัน การผลิตรถยนต์รวมเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2545 แล้วเพิ่มขึ้นร้อยละ 29.05 โดยประเภทรถยนต์ที่มีอัตราการผลิตเพิ่มขึ้นมากที่สุด คือ รถยนต์นั่ง มีอัตราการผลิตเพิ่มขึ้นร้อยละ 45.76 ของการผลิตรถยนต์ทั้งหมด ส่วนรถยนต์ที่มีอัตราการผลิตรองลงมาคือ รถกระบะ มีอัตราการผลิตเพิ่มขึ้นร้อยละ 31.33 ของการผลิตรถยนต์ทั้งหมดและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่นมีอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 22.91 ของการผลิตรถยนต์ทั้งหมด

ข้อเสนอแนะ

กรณีประเทศไทย

1. การศึกษาการลงทุนทางตรงของประเศญี่ปุ่นในอุตสาหกรรมยานยนต์ยังไม่ครอบคลุมโครงสร้างของอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งหมด เนื่องจากมีกลุ่มอุตสาหกรรมที่ประเศญี่ปุ่นเข้ามาลงทุนและมีฐานการผลิตในประเทศไทยแล้ว โดยเฉพาะกลุ่มอุตสาหกรรมต้นน้ำ ประกอบกับกลุ่มอุตสาหกรรมอื่น ๆ ที่คอยสนับสนุนคือ กลุ่มอุตสาหกรรมบริการ กลุ่มนโยบายและองค์กรสนับสนุน ซึ่งอาจจะเป็นปัจจัยที่กำหนดและได้รับผลกระทบจากการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์จากประเศญี่ปุ่นด้วย ดังนั้นในการศึกษาครั้งต่อไปขอแนะให้ทำการศึกษายาวรวมถึงกลุ่มอุตสาหกรรมที่สนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ด้วย

2. การศึกษาครั้งนี้ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์เชิงพรรณนาเป็นผลกระทบที่เกิดจากข้อมูลภาพรวมของกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งรวมทั้งกลุ่มบริษัทรถยนต์ของประเทศอื่น ๆ นอกเหนือจากกลุ่มบริษัทรถยนต์ที่บริหารโดยประเศญี่ปุ่น ดังนั้นในการศึกษาครั้งต่อไปขอแนะให้ออกสัมภาษณ์หรือออกแบบสอบถามจากผู้ประกอบการในกลุ่มบริษัทรถยนต์ที่เป็นของญี่ปุ่นโดยตรง

3. อุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทยมีโครงสร้างที่มีขนาดใหญ่ ซึ่งรวมไปถึงการผลิตอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้ได้ศึกษาเฉพาะอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์เท่านั้น ดังนั้นในการศึกษาครั้งต่อไปขอแนะให้ศึกษาโครงสร้างของอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยทั้งหมดเพื่อที่จะแสดงถึงปัจจัยและผลกระทบที่แท้จริงจากการลงทุนของญี่ปุ่น

กรณีสาธารณรัฐประชาชนจีน

1. การศึกษาอุตสาหกรรมยานยนต์ของจีนครั้งนี้มีข้อจำกัดในการเก็บและเปิดเผยข้อมูลทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม ทำให้การวิเคราะห์ต้องใช้ข้อมูลรายปี ประกอบกับจีนได้เปิดเสรีการลงทุนและสนับสนุนการลงทุนจากต่างประเทศในภาคอุตสาหกรรมหนักมาไม่นาน ดังนั้นการศึกษารายต่อไปเกี่ยวกับการศึกษาเชิงปริมาณเพื่อหาปัจจัยที่กำหนดการลงทุนขอแนะให้วิเคราะห์ข้อมูลเศรษฐกิจโดยใช้ข้อมูลรายไตรมาสแทน

2. เนื่องจากประเทศจีนมีลักษณะการปกครองแบ่งออกเป็นเขตปกครองตนเอง (มณฑล) ดังนั้นความได้เปรียบในปัจจัยการผลิตของแต่ละมณฑลจึงมีบริษัทรถยนต์จากต่างประเทศกระจายโรงงานประกอบและฐานการผลิตอยู่ทั่วไป ดังนั้นภาพรวมของการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์จึงไม่ใช่การลงทุนของบริษัทรถยนต์จากประเทศญี่ปุ่นเท่านั้น ดังนั้นในการศึกษาครั้งต่อไปขอแนะนำให้ศึกษาโดยแยกมณฑลที่บริษัทรถยนต์จากประเทศญี่ปุ่นได้เข้าไปลงทุนจริง ๆ

3. ในการศึกษาครั้งนี้ส่วนหนึ่งได้วิเคราะห์โครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยเฉพาะกลุ่มบริษัทรถยนต์ที่ลงทุนในประเทศจีน แต่เนื่องจากบริษัทรถยนต์ของจีนส่วนใหญ่เกิดจากการร่วมทุนกับบริษัทต่างชาติ ซึ่งบางบริษัทก็ไม่ได้เกิดจากการร่วมทุนกับญี่ปุ่น ดังนั้นจึงทำให้ข้อมูลที่ได้มาจึงไม่สามารถชี้สภาพที่แท้จริงได้อย่างถูกต้อง ดังนั้นในการศึกษาครั้งต่อไปควรจะศึกษาบริษัทรถยนต์ของจีนที่ได้ร่วมทุนกับบริษัทรถยนต์จากญี่ปุ่นเท่านั้นเพื่อที่จะได้แสดงให้เห็นถึงสภาพที่แท้จริงของอุตสาหกรรมยานยนต์