

บทที่ 1

บทนำ

ความสำคัญของปัญหา

จากสภาวะการแข่งขันของตลาดยานยนต์ที่เพิ่มสูงขึ้นในปัจจุบัน กลุ่มบริษัทรถยนต์ชั้นนำจากประเทศต่าง ๆ เช่น ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา เกาหลีใต้และแถบทวีปยุโรปได้เพิ่มอัตราการผลิตรถยนต์โดยการขยายตลาดและเทคโนโลยีการผลิตไปลงทุนในประเทศที่กำลังพัฒนาเพื่อรองรับการแข่งขันที่เพิ่มสูงขึ้น ส่งผลให้เกิดการขยายตัวของการผลิตในกลุ่มประเทศที่กำลังพัฒนาอย่างเช่น อเมริกาใต้ เอเชียเป็นสำคัญ ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากกระแสการลงทุนในช่วงที่ผ่านมาของกลุ่มผู้ผลิตรถยนต์ชั้นนำของโลกที่โยกย้ายฐานการผลิตจาก 3 ตลาดเดิมอย่าง สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่นและยุโรป มาสู่ตลาดใหม่ที่มีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่สูงและเป็นตลาดที่อุตสาหกรรมยานยนต์ยังมีแนวโน้มที่จะเติบโตได้อีกมากเช่น ไทย สาธารณรัฐประชาชนจีน และอินเดีย เป็นต้น หากพิจารณาส่วนแบ่งการผลิตตามค่ายรถยนต์แล้ว พบว่าร้อยละ 90 ของปริมาณการผลิตเป็นของค่ายรถยนต์รายใหญ่ของโลก 9 ค่ายคือ ค่าย GM Group ค่าย Toyota ค่าย Ford ค่าย Daimler Chrysler ค่าย Renault – Nissan ค่าย V.W. Group ค่าย PSA Group (Peugeot and Citroen) ค่าย Honda และค่าย Hyundai ทั้งนี้กลุ่มบริษัทดังกล่าวได้เข้ามาลงทุนโดยนำปัจจัยทุนและเทคโนโลยีมาลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ประกอบด้วย อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ แบ่งออกเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถยนต์เพื่อการพาณิชย์และรถยนต์เพื่อขนส่ง (รถกระบะหรือรถบรรทุก) และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ ทั้งนี้เพื่อขยายฐานการผลิตและขนาดของตลาดรถยนต์นอกประเทศ ดังนั้นการลงทุนจึงเกิดขึ้นในประเทศที่มีอัตราการเจริญเติบโตสูงเพื่อใช้เป็นฐานการผลิตตลอดจนเป็นศูนย์วิจัยและพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์

ในปี พ.ศ. 2548 ตลาดรถยนต์ของโลกมีอัตราการแข่งขันสูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ดังเกิดได้จากค่ายรถยนต์รายใหญ่ของโลก เช่น สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และกลุ่มยุโรป มีปริมาณการผลิตยานยนต์และปริมาณการจำหน่ายในประเทศสูงขึ้น โดยสหรัฐอเมริกามียอดการผลิตและการจำหน่ายเป็นอันดับหนึ่งของโลกและญี่ปุ่นอยู่ที่อันดับสองของโลก สาเหตุสำคัญที่ทำให้รถญี่ปุ่นเป็นที่นิยมในตลาดโลกคือ ราคาที่ต่ำไม่สูงมากขณะที่ค่าซ่อมบำรุงก็น้อยกว่ารถอเมริกันค่อนข้างมากประกอบกับมีกลุ่มบริษัทยานยนต์ชั้นนำของประเทศ อาทิเช่น โตโยต้า ฮอนด้า ซูซูกิ นิสสัน มาสด้า ฯลฯ ที่สามารถผลิตรถยนต์ตามโครงสร้างอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ของญี่ปุ่นคือ รถยนต์นั่ง

ส่วนบุคคล รถยนต์เพื่อการพาณิชย์และรถบรรทุกส่งผลให้อุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ในประเทศญี่ปุ่นมีอัตราการขยายตัวของผลผลิตเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยการผลิตรถยนต์ของประเทศญี่ปุ่นมีอัตราการผลิตเพิ่มสูงขึ้นทุกปีตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543 ถึง พ.ศ. 2548 ยอดการผลิตรถยนต์ทั้งหมดในปี พ.ศ. 2543 มีจำนวน 10,144,847 คัน ในปี พ.ศ. 2544 จำนวน 9,777,191 คัน เมื่อเปรียบเทียบในช่วงเวลาเดียวกันกับปี พ.ศ.2543 ผลผลิตรวมลดลง 367,656 คัน คิดเป็นร้อยละ 3.62 และยอดการผลิตกลับเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในปี พ.ศ. 2545 ถึง พ.ศ.2548 โดยมียอดการผลิต 10,257,3098 คัน 10,286,318 คัน 10,511,518 คัน และ10,799,659 คันตามลำดับ จำนวนการเพิ่มขึ้นของการผลิตรถยนต์ร้อยละ 4.91 0.28 2.19 และ2.67ตามลำดับ (ตารางที่ 1)

ตารางที่ 1 การผลิตรถยนต์ของประเทศญี่ปุ่นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2540 ถึง พ.ศ. 2548

(หน่วย: คัน)

ปี พ.ศ.	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	รถบรรทุก	รถยนต์พาณิชย์	ผลผลิตรวม	การเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
2540	8,491,440	2,421,413	62,234	10,975,087	6.08
2541	8,055,763	1,937,076	56,953	10,049,792	-8.43
2542	8,100,169	10,049,792	48,395	9,895,476	-1.54
2543	8,363,485	1,726,818	54,544	10,144,847	2.52
2544	8,117,563	1,601,536	58,092	9,777,191	-3.62
2545	8,618,348	1,572,640	66,321	10,257,309	4.91
2546	8,478,328	1,746,916	61,074	10,286,318	0.28
2547	8,720,385	1,730,691	60,442	10,511,518	2.19
2548	9,016,735	1,706,611	76,313	10,799,659	2.67

ที่มา: The Japan Automobile Manufacturers Association (2548)

จากการขยายตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศญี่ปุ่นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2540 ถึง พ.ศ. 2548 การผลิตรถยนต์โดยเฉพาะรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมีอัตราการผลิตที่เพิ่มขึ้น ในขณะที่การผลิตรถบรรทุกและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์มีอัตราการผลิตที่ลดลง แต่ภาพรวมการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศมีอัตราการเจริญเติบโตที่สูงขึ้น ส่งผลต่อความสามารถในการผลิตรถยนต์ในตลาดโลก ทำให้ในปี พ.ศ. 2548 ปริมาณการผลิตและการจำหน่ายยานยนต์ภายในประเทศของประเทศไทยเป็นอันดับสองของโลกโดยมีปริมาณการผลิตยานยนต์ในตลาดโลกเท่ากับ

10,799,659 คัน และมีการผลิตเพื่อจำหน่ายภายในประเทศเท่ากับ 5,852,072 คัน สาเหตุที่สำคัญที่ทำให้รถญี่ปุ่นเป็นที่นิยมในตลาดมากขึ้น ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากราคาที่ต่ำและสามารถออกแบบได้ตรงกับความต้องการของตลาด นอกจากนี้ทางค่ายรถยนต์ญี่ปุ่นได้พัฒนาและออกแบบรถยนต์รุ่นใหม่ที่มีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะรถที่มีเครื่องยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยน้ำมันเชื้อเพลิงและมอเตอร์ไฟฟ้า (Hybrid) ทั้งนี้ผู้ผลิตรายหนึ่งของญี่ปุ่นมีแนวโน้มให้ความสำคัญกับการผลิตรถยนต์ขนาดเล็กหรือรถยนต์ประเภทประหยัดพลังงานมากขึ้น

ในส่วนของประเทศที่กำลังพัฒนาเช่น ประเทศไทยและจีนก็มีปริมาณการผลิตและการจำหน่ายติดอันดับโลกเช่นกัน กล่าวคือปริมาณการผลิตของจีนเป็นอันดับที่ 4 ของโลกเท่ากับ 5,708,421 คัน และมีการผลิตเพื่อการจำหน่ายเท่ากับ 5,761,921 คัน ในขณะที่ไทยมีปริมาณการผลิตเป็นอันดับที่ 14 ของโลกเท่ากับ 1,125,316 คันและมีการผลิตเพื่อการจำหน่ายเท่ากับ 703,437 คัน ทั้งนี้เกิดจากการขยายฐานการผลิตและกระแสการลงทุนที่เพิ่มขึ้น (ตารางที่ 2)

ตารางที่ 2 ปริมาณการผลิตและจำหน่ายรถยนต์ในปี พ.ศ. 2548

(หน่วย: คัน)

อันดับที่	ประเทศ	ปริมาณการผลิต	ปริมาณการจำหน่ายในประเทศ
1	สหรัฐอเมริกา	11,921,214	17,441,567
2	ญี่ปุ่น	10,799,659	5,852,072
3	เยอรมนี	5,758,710	3,616,910
4	จีน	5,708,421	5,761,921
5	ฝรั่งเศส	3,585,000	2,547,911
6	เกาหลีใต้	3,695,450	1,142,281
7	สหราชอาณาจักร	1,803,049	2,829,126
14	ไทย	1,125,316	703,437

ที่มา: สถาบันยานยนต์ (2548)

ในช่วงที่เกิดวิกฤตเศรษฐกิจในปี พ.ศ. 2540 ส่งผลให้การขยายตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์ในตลาดโลกต้องหยุดชะงักและมีแนวโน้มลดลงเรื่อย ๆ ประกอบกับประเทศญี่ปุ่นต้องเผชิญกับค่าเงินเยนที่แข็งค่าอย่างรวดเร็ว (Yen Crisis) ทำให้เริ่มขาดดุลการค้าอย่างต่อเนื่อง ราคาสินค้าและวัตถุดิบภายในประเทศมีราคาสูงขึ้น บริษัทรถยนต์รายใหญ่ของญี่ปุ่นเริ่มที่จะหาแหล่งผลิตภายนอกประเทศ เพื่อต้องการต้นทุนการผลิตที่ต่ำและเป็นการเพิ่มขนาดของตลาดนอกประเทศเพื่อที่จะรักษา

ปริมาณการผลิตและการจำหน่าย โดยการเคลื่อนย้ายเงินทุนไปลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ของกลุ่มอาเซียน โดยเฉพาะประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีนในรูปแบบของการลงทุนทางตรง โดยการสร้างฐานการผลิตภายนอกประเทศหรือเป็นการร่วมทุนกับกิจการของบริษัทยานยนต์ในประเทศกับบริษัทรถยนต์ชั้นนำของประเทศญี่ปุ่น โดยรูปแบบการลงทุนดังกล่าวจะพบได้ในประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งเป็นประเทศที่กลุ่มบริษัทรถยนต์พิจารณาถึงอัตราการแข่งขันโตของเศรษฐกิจและแนวโน้มการขยายตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์ในอนาคต

จากมูลค่าการลงทุนทางตรงขาออกของประเทศญี่ปุ่นส่วนใหญ่จะอยู่ในกลุ่มประเทศอาเซียนและสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมูลค่าการลงทุนทางตรงขาออกของญี่ปุ่นในกลุ่มอาเซียนมีมูลค่าเท่ากับ 2,083 ล้านดอลลาร์ ซึ่งในปี พ.ศ. 2547 มูลค่าเงินลงทุนทางตรงขาออกของญี่ปุ่นในประเทศไทยเพิ่มขึ้นเท่ากับ 1,273 ล้านดอลลาร์ คิดเป็นร้อยละ 79.04 และในปีเดียวกันมูลค่าเงินลงทุนขาออกของสาธารณรัฐประชาชนจีนเพิ่มขึ้นเท่ากับ 4,909 ล้านดอลลาร์ คิดเป็นร้อยละ 38.16 จากการเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงการขยายตัวของมูลค่าเงินลงทุนทางตรงขาออกของประเทศญี่ปุ่นระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน พบว่าประเทศไทยมีการขยายตัวของมูลค่าเงินลงทุนขาออกจากประเทศญี่ปุ่นในอัตราที่ก้าวกระโดดเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศจีนที่มีอัตราการเพิ่มขึ้นเช่นกัน แต่อัตราการเพิ่มขึ้นนั้นน้อยกว่าการเพิ่มขึ้นของประเทศไทย ดังนั้นจากการลงทุนนอกประเทศของญี่ปุ่นได้ให้ความสนใจกับกลุ่มประเทศที่กำลังพัฒนา เนื่องจากมีแนวโน้มที่มีอัตราการเจริญเติบโตที่สูงและสามารถรองรับการขยายตัวของเงินทุนจะเห็นได้จากปี พ.ศ. 2547 มูลค่าเงินลงทุนจากประเทศญี่ปุ่นในจีนและกลุ่มอาเซียนเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2546 คิดเป็นร้อยละ 42.25 (ตารางที่ 3)

ตารางที่ 3 มูลค่าการลงทุนทางตรงขาออกในอาเซียนและจีนของประเทศญี่ปุ่น

(หน่วย: 100 ล้านบาท)

ประเทศ	พ.ศ. 2546 มูลค่า	พ.ศ. 2547 มูลค่า	การเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
สาธารณรัฐประชาชนจีน	3,553	4,909	38.16
กลุ่มอาเซียน:			
ไทย	711	1,273	79.04
ฟิลิปปินส์	222	341	53.60
อินโดนีเซีย	732	334	-54.37
มาเลเซีย	523	135	-74.18
รวมกลุ่มอาเซียน	2,188	2,083	-4.79
การลงทุนโดยตรงสุทธิ	5,741	6,992	42.25

ที่มา: Japan Bank for International Cooperation (2547)

เมื่อพิจารณาภาพรวมการลงทุนโดยตรงสุทธิของประเทศญี่ปุ่น โดยแยกประเภทสาขา อุตสาหกรรมทั้งในประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน พบว่าอุตสาหกรรมที่มีการลงทุนมากที่สุดคือ อุตสาหกรรมยานพาหนะและการขนส่ง อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ไฟฟ้าและอุตสาหกรรมเครื่องจักรและอุปกรณ์ เนื่องจากการลงทุนทางตรงในอุตสาหกรรมยานยนต์ของทั้งสองประเทศที่เพิ่มขึ้นมีแนวโน้มการลงทุนผลิตรถยนต์โดยเฉพาะรถยนต์นั่งและรถบรรทุกต่ำกว่า 6 ตัน (Light Vehicle) ซึ่งเป็นบริษัทรถยนต์จากประเทศญี่ปุ่นถึง 3 บริษัทใหญ่ที่ให้ความสำคัญต่อการลงทุนเพิ่มเพื่อขยาย การผลิตในประเทศที่มีอัตราการเจริญเติบโตที่สูงและส่งผลให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมยานยนต์ในปี พ.ศ. 2546 มูลค่าการลงทุนของประเทศญี่ปุ่นในอุตสาหกรรมยานยนต์ได้ลงทุนในประเทศไทย 192 ล้านบาท และลงทุนในสาธารณรัฐประชาชนจีน 958 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2547 ประเทศญี่ปุ่นได้เพิ่มปริมาณการลงทุนของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยเพิ่ม ขึ้นร้อยละ 44.18 และในสาธารณรัฐประชาชนจีนเพิ่มขึ้นเท่ากับ 1,795 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 87.36 (ตารางที่ 4)

ตารางที่ 4 การลงทุนทางตรงจากประเทศญี่ปุ่น โดยแยกตามสาขาอุตสาหกรรม

(หน่วย: 100 ล้านเยน)

สาขาอุตสาหกรรม	สาธารณรัฐประชาชนจีน			ประเทศไทย		
	2546	2547	ร้อยละ	2546	2547	ร้อยละ
เกษตรและเกษตรแปรรูป	138	113	-18.11	22	17	-22.72
อุตสาหกรรมเบาและสิ่งทอ	114	120	5.26	30	8	-73.33
เชื้อกระดาษ	6	61	9.16	N/A	N/A	N/A
เคมีภัณฑ์	280	303	8.21	46	46	0
โลหะ	177	426	140.67	39	38	-2.56
เครื่องจักรอุปกรณ์	399	461	15.53	22	37	68.18
ผลิตภัณฑ์ไฟฟ้า	497	506	1.81	86	69	-19.76
ยานพาหนะและการขนส่ง	958	1,795	87.36	192	344	44.18
อื่น ๆ	204	282	38.23	128	45	-64.84
รวม	2,733	4,066		564	603	

ที่มา: กระทรวงอุตสาหกรรมประเทศญี่ปุ่น (2547)

มูลเหตุที่สำคัญในการดึงดูดการลงทุนจากประเทศญี่ปุ่นของสาธารณรัฐประชาชนจีน คือ การเข้าร่วมเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก (WTO) ทำให้การค้าและการลงทุนสามารถทำได้ง่ายและเปิดเสรีมากขึ้นกลายเป็นโอกาสสำคัญของบริษัทยานยนต์ชั้นนำจากทั่วโลกเข้ามาลงทุนและตั้งฐานการผลิตในสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยเฉพาะการลงทุนจากบริษัทยานยนต์ของญี่ปุ่น เช่น โตโยต้า มาสด้า ฮอนด้า ฯลฯ ส่งผลให้บริษัทรถยนต์ในประเทศของจีนต้องเสียส่วนแบ่งทางการตลาด เนื่องจากอุตสาหกรรมยานยนต์ของจีนประกอบด้วยผู้ผลิตรายย่อยและมีโรงงานประกอบขนาดเล็กที่กระจายอยู่แต่ละมณฑลของประเทศ จากการเปรียบเทียบผลผลิตเฉลี่ยที่ผลิตได้ระหว่างบริษัทยานยนต์จากต่างประเทศและในประเทศของจีน พบว่าผลผลิตเฉลี่ยที่ได้จากการลงทุนของบริษัทยานยนต์จากประเทศญี่ปุ่นร้อยละ 99.68 โดยแบ่งสัดส่วนการผลิตจากบริษัทโตโยต้าร้อยละ 21.60 บริษัทฮอนด้าร้อยละ 3.45 บริษัทนิสสันร้อยละ 11.16 และบริษัทมาสด้าร้อยละ 34.1 เพราะฉะนั้นผลผลิตเฉลี่ยจากบริษัทยานยนต์ของประเทศญี่ปุ่นสูงกว่าบริษัทยานยนต์จากอเมริกาและยุโรปร้อยละ 70.31 จากผลผลิตเฉลี่ยทั้งหมด ซึ่งผลผลิตเฉลี่ยที่ได้จากบริษัทยานยนต์ในประเทศมีเพียงร้อยละ 27.50 เท่านั้น (ตารางที่ 5)

ตารางที่ 5 เปรียบเทียบผลผลิตเฉลี่ยบริษัทยานยนต์ในจีนและบริษัทยานยนต์จากต่างประเทศ

บริษัทยานยนต์ต่างประเทศ	ผลผลิตเฉลี่ย	บริษัทยานยนต์ในประเทศ	ผลผลิตเฉลี่ย
Toyota	21.60	Italy Fiat	12.9
Honda	3.45	Shanghai Volkswagen	4.1
Mazda	34.10	Beijing Jeep	3.3
Volkswagen	8.64	China First Automobile	2.7
General Motors	15.55	Tian Jin Xiali	2.5
France PSA	5.18	China Dongfeng	2.0
Nissan	11.16		
Total	99.68	Total	27.5

ที่มา: China's Automobile Industry Yearbook (2543)

สำหรับบริษัทยานยนต์ที่มียอดการผลิตเฉลี่ยสูงสุด 3 อันดับแรกในจีนล้วนเป็นยานยนต์ที่ผลิตโดยบริษัทร่วมทุนระหว่างบริษัทของรัฐกับบริษัทต่างชาติ ได้แก่ 1) Italy Fiat 2) Shanghai Volkswagen Automotive Company เป็นบริษัทร่วมทุนกับ Volkswagen ของเยอรมนี และ 3) Beijing Jeep เป็นบริษัทร่วมทุนกับ Daimler Chrysler

ดังนั้นรัฐบาลของประเทศจึงได้สนับสนุนให้มีการควบกิจการ (Merge) ระหว่างบริษัทผู้ผลิตยานยนต์ในประเทศกับบริษัทต่างประเทศ เช่น บริษัท Guangzhou Aeolus Motor Co.,Ltd ซึ่งเป็นการร่วมทุนระหว่างบริษัท Nissan Motor Co.,Ltd ของญี่ปุ่นกับบริษัท Dongfeng Motor Co.,Ltd ของจีน และ Tianjin FAW Xiali Automobile Co.,Ltd ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนกับ Toyota Motor ของญี่ปุ่น จากการสนับสนุนของรัฐบาลและความร่วมมือของบริษัทยานยนต์จากประเทศญี่ปุ่น ทำให้ผลผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์ในสาธารณรัฐประชาชนจีนตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538 ถึงปี พ.ศ.2546 มีอัตราการผลิตเพิ่มขึ้นทั้งการผลิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ และรถบรรทุก ซึ่งในปี พ.ศ.2546 รถยนต์ที่มีการผลิตสูงที่สุดก็คือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล มีผลผลิตเท่ากับ 2,314,000 คัน คิดเป็นร้อยละ 10.51 และมีสัดส่วนการผลิตจากการผลิตยานยนต์ทั้ง 3 ประเภทมากที่สุดร้อยละ 45.76 เพราะว่าบริษัทรถยนต์จากประเทศญี่ปุ่นจะเน้นการผลิตรถกระบะและรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้นการผลิตยานยนต์ในสาธารณรัฐประชาชนจีนจึงเน้นที่การผลิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคลทำให้ปริมาณการผลิตรถทั้งหมดในปี พ.ศ.2546 เพิ่มขึ้นร้อยละ 18.10 (ตารางที่ 6)

ตารางที่ 6 ปริมาณการผลิตรถยนต์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนแยกตามประเภท ปี พ.ศ. 2538 ถึง พ.ศ.2548

(หน่วย : คัน)

	2538	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548
รถยนต์นั่ง	382,900	486,000	507,100	571,000	607,000	703,600	1,072,000	2,070,800	2,314,000	N/A	N/A
สัดส่วน (ร้อยละ)	31.97	36.67	32.43	31.11	29.64	30.40	35.39	50.00	45.76	-	-
เพิ่มขึ้น/ลดลง (ร้อยละ)	-	21.21	4.16	11.19	5.93	13.73	34.37	48.23	10.51	-	-
รถเพื่อพาณิชย์	189,500	265,600	321,100	424,900	577,790	720,700	864,700	946,600	1,158,400	N/A	N/A
สัดส่วน (ร้อยละ)	15.82	20.04	20.53	23.15	28.22	31.14	28.55	22.85	22.91	-	-
เพิ่มขึ้น/ลดลง (ร้อยละ)	-	28.65	17.28	24.43	26.46	19.83	16.65	8.65	18.28	-	-
รถกระบะ	625,100	573,600	735,600	839,600	862,900	890,100	1,092,000	1,124,400	1,584,800	N/A	N/A
สัดส่วน (ร้อยละ)	52.20	43.28	47.04	45.74	42.14	38.46	36.06	27.15	31.33	-	-
เพิ่มขึ้น/ลดลง (ร้อยละ)	-	-8.98	22.02	12.39	2.70	3.06	18.49	2.88	29.05	-	-
รวม	1,197,500	1,325,200	1,563,800	1,835,500	2,047,690	2,314,400	3,028,700	4,141,800	5,057,200	N/A	N/A
เพิ่มขึ้น/ลดลง (ร้อยละ) -	-	9.64	15.26	14.80	10.36	11.52	23.58	26.87	18.10	-	-

ที่มา: China Statistic Yearbook, 2005 และจากการคำนวณของผู้วิจัย

ในช่วงที่เศรษฐกิจไทยเจริญเติบโตอย่างมากเมื่อ 6-7 ปีที่ผ่านมาประเทศไทยถูกจับตามองจากนานาประเทศว่าเป็นประเทศที่มีศักยภาพเพียงพอที่จะเป็นศูนย์กลางด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ของเอเชีย ซึ่งมีแนวโน้มที่จะขยายตัวสูง ทั้งในด้านกำลังการผลิตและยอด ขายทำให้บริษัทรถยนต์จากต่างประเทศให้ความสนใจเข้ามาลงทุนเป็นจำนวนมากโดยเฉพาะประเทศญี่ปุ่น สิ่งสำคัญที่สร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุนประเทศญี่ปุ่นที่มีต่อการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทยคือ โครงสร้างการผลิตที่มีความคล้ายคลึงกับบริษัทยานยนต์จากประเทศญี่ปุ่นในด้าน การประกอบรถยนต์ด้วย 4 ผลิตภัณฑ์หลัก คือ รถยนต์นั่ง รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (รวมรถกระบะซึ่งเป็นส่วนสำคัญในหมวดนี้) รถจักรยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์ ปี พ.ศ. 2548 ประเทศไทยมีบริษัทประกอบรถยนต์จำนวนทั้งสิ้น 13 ราย คิดเป็นกำลังการผลิตรวม 1,279,700 คัน ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนบริษัทของชาวต่างชาติ โดยเฉพาะญี่ปุ่นมีสัดส่วนร้อยละ 74 ของกำลังการผลิตทั้งหมด ทั้งนี้ผู้ผลิตมีแนวโน้มที่จะขยายฐานการลงทุนในไทยเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการผลิตรถกระบะ ซึ่งมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศไทยเป็นอย่างมาก ซึ่งการใช้กำลังการผลิตส่วนใหญ่จะมาจากบริษัทยานยนต์ของประเทศญี่ปุ่น เช่น บริษัทโตโยต้า (ประเทศไทย) บริษัทนิสสันออโตโมบิล (ประเทศไทย) และบริษัทอิซูซุ (ประเทศไทย) โดยจะทำการผลิตยานยนต์ยี่ห้อโตโยต้า นิสสัน อิซูซุ ฮอนด้าเป็นต้น และในแต่ละกลุ่มบริษัทจะมีเป้าหมายในการผลิตที่แตกต่างกัน แต่โดยส่วนใหญ่จะเน้นการผลิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (ตารางที่ 7)

ปัจจุบันการแข่งขันการดึงดูดเงินทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ทำให้ประเทศไทยต้องเร่งการขยายตัวและปรับปรุงเกี่ยวกับนโยบายส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อให้เอื้อประโยชน์กับการลงทุนของญี่ปุ่นและเป็นแรงจูงใจให้บริษัทรถยนต์จากประเทศญี่ปุ่นเข้ามาตั้งโรงงานการผลิตในประเทศ เนื่องจากฐานการผลิตรถยนต์ภายในประเทศยังมีขนาดเล็กเมื่อเทียบกับระดับโลก สำหรับช่วงครึ่งปีแรกในปี พ.ศ. 2548 มีผู้ผลิตขอรับการลงทุนจาก BOI จำนวน 2 รายคือ โตโยต้าและนิสสัน โดยโตโยต้าได้ขอรับการส่งเสริมการลงทุนเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 48,489 ล้านบาท โดยจะนำไปสร้างโรงงานใหม่เพื่อรองรับการขยายปริมาณการผลิตรถกระบะและรถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก (PPV) ซึ่งเป็นรถยนต์หลักในโครงการ IMV (Innovative International Multi Purpose Vehicle) ในขณะที่นิสสันขอส่งเสริมการลงทุน 24,279 ล้านบาท เพื่อขยายการผลิตทั้งรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและรถกระบะ (สุภาพร, 2548)

ตารางที่ 7 รายชื่อผู้ผลิตและกำลังการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยปี พ.ศ. 2548

(หน่วย: คัน)

บริษัท	ยี่ห้อ	ประเภทรถ	กำลังการผลิต ปี พ.ศ.2548
บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	โตโยต้า	รถยนต์นั่ง รถปิกอัพ	350,800
บริษัท สยามนิสันออโตโมบิล จำกัด	นิสสัน	รถยนต์นั่ง รถปิกอัพ	102,000
บริษัท อิซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	อิซูซุ	รถปิกอัพ รถบรรทุก	200,000
บริษัท ออโตอัลลายแอนซ์ (ประเทศไทย) จำกัด	ฟอร์ด, มาสด้า	รถปิกอัพ	145,000
บริษัท เอ็มเอ็มซี สิทริพล จำกัด	มิตซูบิชิ	รถยนต์นั่ง รถปิกอัพ	170,200
บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด	ฮอนด้า	รถยนต์นั่ง	120,000
บริษัท เจนเนอรัลมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	เชฟโรเลต	รถยนต์นั่ง	115,000
บริษัท ฮีโน่ จำกัด	ฮีโน่	รถยนต์พาณิชย์	28,800
บริษัท ธนบุรีประกอบยนต์ จำกัด	เบนซ์	รถยนต์นั่ง	16,300
Y.M.C. Assembly	ออดี, เปอร์โย	รถยนต์นั่ง	12,000
บริษัท บีเอ็มดับเบิลว (ประเทศไทย) จำกัด	บีเอ็มดับเบิลว	รถยนต์นั่ง	10,000
บริษัท ไทยรุ่ง จำกัด	-	รถยนต์พาณิชย์	9,600
รวม			1,279,700

ที่มา: สถาบันยานยนต์ (2548)

ในปี พ.ศ. 2548 ประเทศไทยมีปริมาณผลิตรถยนต์ทั้งสิ้น 1,125,316 คัน โดยแบ่งเป็นรถยนต์นั่งจำนวน 277,603 คัน รถยนต์เพื่อการพาณิชย์จำนวน 24,846 คัน และรถกระบะ 1 คันจำนวน 822,867 คัน ปริมาณผลิตรถยนต์เพิ่มขึ้นร้อยละ 17.56 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2546 ประเภทรถยนต์ที่มีอัตราการเพิ่มขึ้นมากที่สุดคือ รถกระบะ 1 คัน มีอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 27.39 (225,353คัน) ประเทศไทยหันไปทำการผลิตเพื่อการส่งออกกระบะ ซึ่งเป็นจุดแข็งของประเทศไทย ซึ่งตลาดรถกระบะของประเทศไทยมีขนาดใหญ่คิดเป็นร้อยละ 73.12 ของตลาดโลก สืบเนื่องมาจากการที่ไทยเป็นฐานการผลิตรถกระบะให้กับผู้ผลิตรถยนต์ชั้นนำของโลกโดยได้รับการสนับสนุนจากโตโยต้า อิซูซุ มิตซูบิชิ และนิสสันต่างมีการเพิ่มปริมาณการผลิตรถกระบะเพื่อส่งออก (ตารางที่ 8)

ตารางที่ 8 ปริมาณการผลิตรถยนต์ของประเทศไทยแยกตามประเภท ปี พ.ศ.2538 ถึง พ.ศ.2548

(หน่วย : คัน)

	2538	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548
รถยนต์นั่ง	127,242	138,579	112,041	32,008	72,716	97,129	156,066	169,321	251,684	304,349	277,603
สัดส่วน (ร้อยละ)	24.22	24.88	31.24	20.49	22.63	23.94	34.32	30.00	33.94	32.81	24.67
เพิ่มขึ้น/ลดลง (ร้อยละ)	0	8.18	-23.69	-250.04	55.98	25.13	37.76	7.83	32.72	43.12	-9.63
รถเพื่อพาณิชย์	70,603	66,385	28,322	4,186	8,326	13,798	9,382	12,774	20,925	25,818	24,846
สัดส่วน (ร้อยละ)	13.44	11.92	7.89	2.68	2.59	3.40	2.06	2.26	2.82	2.78	2.21
เพิ่มขึ้น/ลดลง (ร้อยละ)	0	-6.35	-134.40	-576.59	49.72	39.66	-47.07	26.55	38.95	18.95	-3.91
รถกระบะ1 คัน	327,437	351,920	218,336	119,986	240,369	294,834	289,349	382,297	468,938	597,514	822,867
สัดส่วน (ร้อยละ)	62.33	63.19	60.87	76.82	74.78	72.66	63.62	67.74	63.24	64.41	73.12
เพิ่มขึ้น/ลดลง (ร้อยละ)	0	6.96	-61.18	-81.97	50.08	18.47	-1.89	24.31	18.50	21.52	27.39
รวม	525,282	556,884	358,699	156,180	321,411	405,761	454,797	564,392	741,547	927,681	1,125,316
เพิ่มขึ้น/ลดลง (ร้อยละ)	0	5.67	-55.25	-129.67	51.41	20.79	10.78	19.42	23.89	20.06	17.56

ที่มา: สถาบันยานยนต์และจากการคำนวณของผู้วิจัย

ดังนั้นผู้วิจัยจึงมีความสนใจศึกษาถึงสภาพทั่วไปและปัจจัยที่กำหนดการลงทุนโดยตรงจากประเทศญี่ปุ่นในอุตสาหกรรมยานยนต์และผลกระทบจากการลงทุนของประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อเปรียบเทียบผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการลงทุนโดยตรง ทั้งนี้เพื่อให้เข้าใจและทราบถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่เป็นตัวกำหนดการลงทุนโดยตรงจากประเทศญี่ปุ่นและผลกระทบที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในภาคอุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อให้สามารถกำหนดแนวทางหรือมาตรการแก้ไขและส่งเสริมการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในภาวะที่ประเทศไทยต้องการเงินทุนจากต่างประเทศเป็นจำนวนมาก

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. ศึกษาสภาพทั่วไปจากการลงทุนทางตรงของประเทศญี่ปุ่นและนโยบายส่งเสริมการลงทุนของอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยเปรียบเทียบประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีน
2. วิเคราะห์ปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดการลงทุนทางตรงของประเทศญี่ปุ่น โดยเปรียบเทียบระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีน
3. ศึกษาถึงผลกระทบจากการลงทุนทางตรงของประเทศญี่ปุ่นในอุตสาหกรรมยานยนต์ที่มีต่อการจ้างงาน มูลค่าการส่งออก มูลค่าการนำเข้า และการผลิตรถยนต์ โดยเปรียบเทียบประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีน

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

จากผลการศึกษาจะช่วยให้รัฐบาลหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่รับผิดชอบโดยตรงต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน สามารถประเมินสถานการณ์การลงทุนจากประเทศญี่ปุ่นโดยกำหนดขึ้นเป็นนโยบายและออกมาตรการเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ภายในประเทศของตนเองดังต่อไปนี้

1. ทราบถึงสภาพทั่วไปของการลงทุนที่ครอบคลุมปริมาณเงินที่ลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ พร้อมกับปรับปรุงนโยบายส่งเสริมการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์ที่จะเอื้อ

ประโยชน์ให้กับการลงทุนจากประเทศญี่ปุ่นและให้เกิดความเหมาะสมกับการดำเนินนโยบายภายในประเทศ

2. รัฐบาลหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถกำหนดทิศทางส่งเสริมปัจจัยที่กำหนดการลงทุนทางตรงของประเทศญี่ปุ่นได้อย่างถูกต้อง สามารถใช้ปัจจัยที่สำคัญมาแสดงถึงความเจริญเติบโตและศักยภาพอย่างยั่งยืนของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศนั้น ๆ

3. วิเคราะห์ถึงผลกระทบจากการลงทุนที่มีต่อการจ้างงาน ความสามารถในการผลิต รถยนต์ การส่งออกและการนำเข้าเพื่อเตรียมความพร้อมในการกำหนดแนวทางการขยายตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์และการลงทุนที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในอนาคต

ขอบเขตของการวิจัย

1. ศึกษาสภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมยานยนต์และการใช้นโยบายส่งเสริมการลงทุนของอุตสาหกรรมยานยนต์โดยเปรียบเทียบประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งทำการศึกษาดังกล่าวเป็นช่วง

2. วิเคราะห์ปัจจัยที่กำหนดการลงทุนทางตรงของประเทศญี่ปุ่นในอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยเปรียบเทียบระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาเป็นข้อมูลทุติยภูมิในช่วงปี พ.ศ. 2523 ถึง พ.ศ. 2548 รวมระยะเวลา 26 ปี

3. ศึกษาผลกระทบของการลงทุนทางตรงของประเทศญี่ปุ่นในอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน ดังต่อไปนี้

3.1 ผลกระทบต่อมูลค่าการส่งออกและมูลค่าการนำเข้า ศึกษาผลกระทบการลงทุนทางตรงของประเทศญี่ปุ่นต่อมูลค่าการส่งออกและมูลค่าการนำเข้าของสินค้าอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิในช่วงปี พ.ศ. 2539 ถึง พ.ศ. 2548 รวมระยะเวลา 10 ปี การส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมยานยนต์จะทำการอ้างอิงจากระบบ Harmonize System คือ HS 87 (Vehicles Other Than Railway or Tramway Rolling Stock) โดยจะเลือกทำการศึกษาพิภพหมวดอุตสาหกรรมยานยนต์เท่านั้น ซึ่งแบ่งได้เป็นรหัสดังนี้

1) 8703 (Motor Cars & Vehicles for Transporting Persons) รถยนต์นั่งส่วนบุคคล

2) 8704 (Motor Vehicles for Transport of Goods) รถยนต์เพื่อการพาณิชย์

3.2 ผลกระทบต่อการจ้างงาน ศึกษาผลกระทบการลงทุนโดยตรงในอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงระดับการจ้างงานในอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีนโดยใช้ข้อมูลทศวรรษปฏิวัติในช่วงปี พ.ศ. 2538 ถึง พ.ศ. 2547 รวมระยะเวลา 10 ปี

3.3 ผลกระทบต่อการผลิตรถยนต์ของอุตสาหกรรมยานยนต์ ศึกษาผลกระทบการลงทุนโดยตรงในอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงปริมาณการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยจำแนกตามประเภทรถยนต์ดังนี้ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถยนต์เพื่อการพาณิชย์และรถกระบะ

วิธีการวิจัย

1. การเก็บรวบรวมข้อมูล

ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา คือ ข้อมูลทศวรรษปฏิวัติ โดยทำการเก็บรวบรวมจากหน่วยงานราชการและเอกชน ซึ่งเป็นข้อมูลทางสถิติที่หน่วยงานต่าง ๆ รวบรวมไว้ ได้แก่ กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน สถาบันยานยนต์ ธนาคารแห่งประเทศไทย กระทรวงการคลังประเทศไทย ธนาคารกลางแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ตลอดจนงานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับหัวข้องานวิจัย รวมถึงเอกสารและบทความต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

2. วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

2.1 การศึกษาเชิงพรรณนา (Descriptive Analysis) ศึกษาสภาพทั่วไปและนโยบายการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งเป็นการศึกษาเชิงเปรียบเทียบการลงทุนทางตรงของประเทศไทยในอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน (ตามวัตถุประสงค์ข้อ 1 ของการศึกษา) และศึกษาผลกระทบการลงทุนทางตรงของประเทศไทยใน

อุตสาหกรรมยานยนต์ที่มีต่อการจ้างงาน มูลค่าการส่งออก มูลค่าการนำเข้าและการผลิตของ อุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยวิเคราะห์อัตราส่วนร้อยละ ในช่วงปี พ.ศ. 2538 ถึง พ.ศ. 2548 (ตามวัตถุประสงค์ข้อ 3 ของการศึกษา)

2.2 การวิเคราะห์เชิงปริมาณ (Quantitative Analysis) วิเคราะห์ปัจจัยที่เป็นตัวกำหนด การลงทุนทางตรงของประเทศญี่ปุ่นประกอบด้วย มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (ER) มูลค่าการส่งออก (X) อัตราค่าจ้าง (W) ดัชนีราคา ผู้บริโภค (CPI) และสถานการณ์ของอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งปัจจัยแต่ละตัวจะอยู่ในรูปของอัตรา การเจริญเติบโต (Growth) มาวิเคราะห์รูปแบบสมการเดียว (A Single Equation Model) แล้วนำมา ทดสอบทดสอบความนิ่ง (Stationary) และความสัมพันธ์ในเชิงดุลยภาพในระยะยาว (Cointegration) ตามวิธีของ Engle and Granger (1987) โดยเปรียบเทียบระหว่างประเทศไทยและ สาธารณรัฐประชาชนจีน (ตามวัตถุประสงค์ข้อ 2 ของการศึกษา) (ภาพที่ 1)

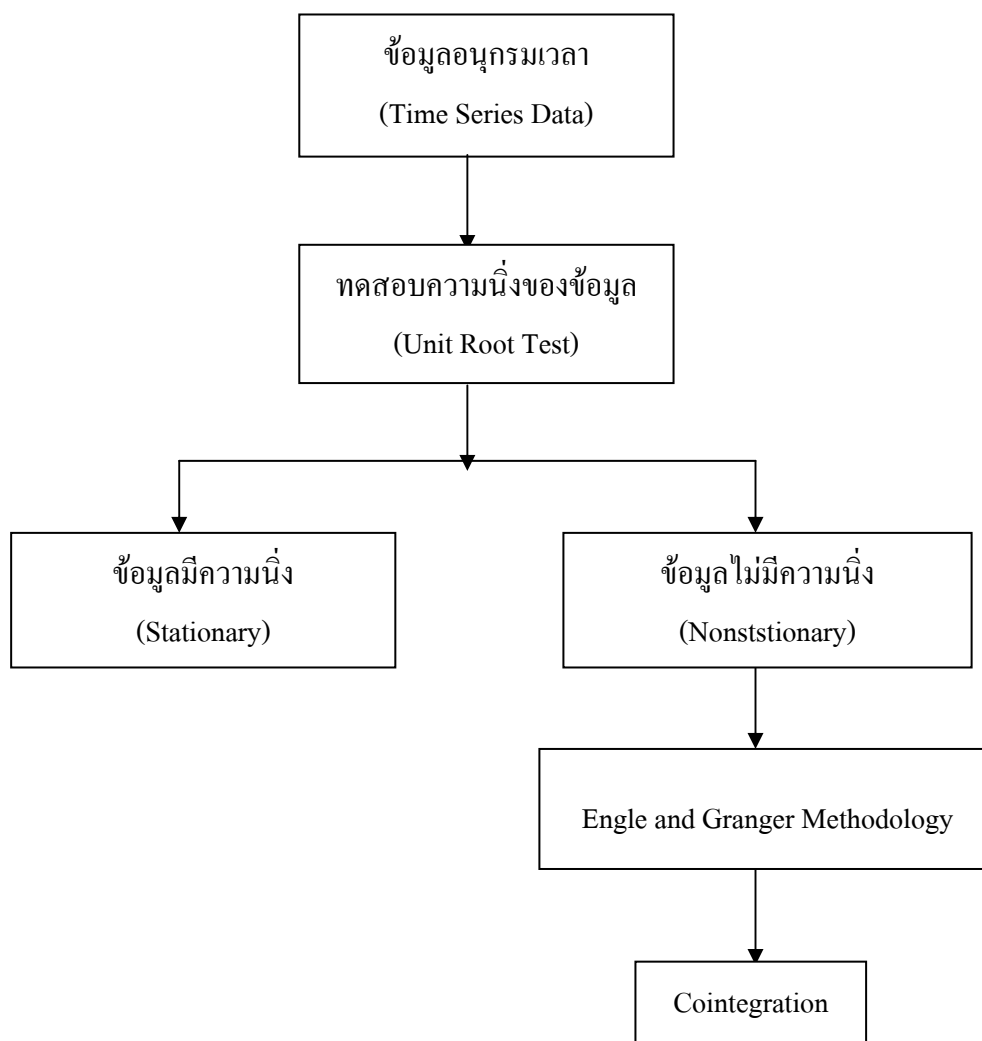
สมมติฐานการวิจัย

จากสมการแสดงรูปแบบความสัมพันธ์สามารถหาค่าประมาณของ FDI ได้ดังนี้

$$FDI_t = \alpha_0 + \alpha_1 GDP_t + \alpha_2 CPI_t + \alpha_3 ER_t + \alpha_4 X_t + \alpha_5 W_t + \alpha_6 D_t + \varepsilon_t$$

การศึกษาผลกระทบของการลงทุนโดยตรงของประเทศญี่ปุ่นในอุตสาหกรรมยานยนต์ใน ประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการศึกษากำหนดให้ตัวแปรอิสระต่าง ๆ มีความ สัมพันธ์กับตัวแปรตามดังนี้

1. มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) มีความสัมพันธ์กับการลงทุนทางตรง จากประเทศญี่ปุ่นในทิศทางเดียวกัน เนื่องจากการลงทุนทางตรงจากประเทศญี่ปุ่นจะกระตุ้นภาค เศรษฐกิจของประเทศให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะภาคการผลิต ซึ่งการลงทุนทางตรงจะ เป็นการลงทุนระยะยาวในภาคอุตสาหกรรมทำให้การจ้างงานมีสัดส่วนเพิ่มสูงขึ้นมีการพัฒนา เทคโนโลยีทำให้นาขนาดของตลาดภายในประเทศขยายกว้างขึ้น ซึ่งเป็นสิ่งจูงใจสำหรับเงินทุนจาก ต่างประเทศ



ภาพที่ 1 การทดสอบข้อมูลอนุกรมเวลา (Time Series Data) ตามวิธีการวิเคราะห์ Engle and Granger (1987)

ที่มา: Engle and Granger (1987)

2. ดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) มีความสัมพันธ์กับการลงทุนทางตรงจากประเทศญี่ปุ่นในทิศทางเดียวกัน กล่าวคือ ดัชนีราคาผู้บริโภคเป็นตัวที่แสดงถึงระดับราคาสินค้าในประเทศ ถ้าดัชนีราคาผู้บริโภคสูงขึ้นในอัตราที่ปกติก็จะส่งผลให้ภาพรวมของระดับราคาสินค้าในประเทศสูงขึ้น สามารถสร้างแรงกระตุ้นให้ระบบเศรษฐกิจขยายตัว ซึ่งเป็นแรงจูงใจให้เงินทุนจากประเทศญี่ปุ่นมาลงทุนการผลิตภาคอุตสาหกรรมมากขึ้น

3. อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (ER) มีความสัมพันธ์กับการลงทุนทางตรงจากประเทศญี่ปุ่นในทิศทางเดียวกัน เนื่องจาก อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจะแสดงมูลค่าของค่าเงินตราต่างประเทศ ดังนั้นความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนจะมีผลต่อค่าของเงินตราต่างประเทศและปริมาณเงินลงทุนทางตรง กล่าวคือถ้าอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราเพิ่มสูงขึ้น แสดงว่าค่าของเงินตราต่างประเทศจะเพิ่มสูงขึ้นปริมาณเงินลงทุนโดยตรงก็จะเพิ่มสูงขึ้น ในขณะที่ค่าเงินบาทมีค่าลดลงจะมีผลทำให้เงินทุนจากต่างประเทศลงทุนในประเทศไทยมากขึ้น

4. การส่งออก (X) มีความสัมพันธ์กับการลงทุนทางตรงจากประเทศญี่ปุ่นในทิศทางเดียวกัน เนื่องจากการลงทุนทางตรงจากประเทศญี่ปุ่นจะเป็นการลงทุนในภาคอุตสาหกรรม ถ้าปริมาณการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกมีสัดส่วนเพิ่มสูงขึ้น แสดงว่าประเทศมีความสามารถในการส่งออก ประกอบกับรัฐบาลมีนโยบายการส่งเสริมการส่งออก ซึ่งจะเป็นแรงจูงใจให้ชาวต่างประเทศเข้ามาลงทุนทำการผลิตสินค้า ส่งผลให้การผลิตสินค้าอุตสาหกรรมของประเทศที่ได้รับทุนสามารถผลิตเพื่อการส่งออกได้มากขึ้น

5. อัตราค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำ (W) มีความสัมพันธ์กับการลงทุนทางตรงจากประเทศญี่ปุ่นในทิศทางตรงข้าม กล่าวคือถ้าค่าจ้างแรงงานอยู่ในระดับต่ำ ดังนั้นต้นทุนการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์ก็จะต่ำด้วย ซึ่งจะเป็นแรงจูงใจให้นักลงทุนจากประเทศญี่ปุ่นมาลงทุนในประเทศเพิ่มขึ้น ในทางตรงข้ามถ้าค่าจ้างแรงงานในอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นก็จะทำให้ต้นทุนในการผลิตเพิ่มสูงขึ้น ส่งผลต่อการลงทุนทางตรงจากประเทศญี่ปุ่นก็จะมีแนวโน้มลดลง

6. สถานการณ์ของอุตสาหกรรมยานยนต์ (D) มีความสัมพันธ์กับการลงทุนทางตรงจากต่างประเทศ กล่าวคือ สถานการณ์ต่าง ๆ ที่มีผลต่อการลงทุนทางตรงจากต่างประเทศเช่น การใช้นโยบายสนับสนุนการลงทุน การให้ความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน สามารถที่จะดึงดูดการลงทุนทางตรงจากต่างประเทศสูงขึ้นได้

นิยามศัพท์

ในการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบและปัจจัยการลงทุนโดยตรงจากญี่ปุ่นต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ระหว่างไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้มีนิยามศัพท์ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

อุตสาหกรรมยานยนต์ (Automobile Industry)

อุตสาหกรรมยานยนต์ หมายความว่ารวมถึง อุตสาหกรรมภาคการผลิตที่ประกอบรถยนต์ ทั้งรถยนต์นั่งและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (รถกระบะและรถบรรทุก) และรถจักรยานยนต์ รวมถึงการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ทั้งประเภทชิ้นส่วนเพื่อใช้ในการประกอบยานยนต์สำเร็จรูป (OEM: Original Equipment Manufacturing) และชิ้นส่วนอะไหล่สำหรับทดแทน (REM: Replacing Equipment Manufacturing) อุตสาหกรรมยานยนต์จึงมีผลิตภัณฑ์หลัก ๆ 4 อย่างด้วยกัน ได้แก่ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ รถจักรยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์

Complete Built – Up (CBU) หมายถึง รถยนต์นั่งสำเร็จรูปที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ ซึ่งได้ทำการประกอบเสร็จสมบูรณ์พร้อมใช้งาน

Completely Knock – Down (CKD) หมายถึง ชิ้นส่วนอุปกรณ์ของรถยนต์นั่งในลักษณะที่บรรจุไว้ครบชุด (Package) สำหรับการประกอบรถยนต์นั่ง

รถยนต์นั่ง หมายถึง รถเก๋งหรือรถยนต์สำหรับนั่งเป็นปกติวิสัย มีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางสำหรับผู้เป็นเจ้าของ

รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ หมายถึง รถยนต์ที่มีไว้เพื่อใช้งานตามวัตถุประสงค์ทางการค้า การบริการขนส่ง การเคลื่อนย้ายสินค้าจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งหรือเพื่อใช้ในการบรรทุกโดยสาร โดยผลประโยชน์ที่ได้รับอาจจะเป็นในรูปของตัวเงิน

การลงทุนโดยตรง (Direct Investment)

เป็นธุรกรรมการลงทุนในระยะยาว ซึ่งมีเสถียรภาพที่ผู้ลงทุนที่มีถิ่นฐานในประเทศหนึ่ง (Direct Investor) มีต่อธุรกิจที่มีถิ่นฐานในอีกประเทศหนึ่ง (Direct Investment Enterprise) โดยผู้ลงทุนมีส่วนในการบริหารธุรกิจนั้น ๆ ทั้งที่จัดตั้งเป็นนิติบุคคล และส่วนบุคคล ประกอบด้วยเงินลงทุน 3 ลักษณะคือ

เงินลงทุนในทุนเรือนหุ้น (Equity Capital) หมายถึงการลงทุนด้วยการถือหุ้นในกิจการโดยมีสัดส่วนการถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป หรือมีสิทธิในการร่วมบริหารกิจการ

เงินกู้จากบริษัทแม่หรือบริษัทในเครือ (Loans from Affiliates) ยกเว้นกรณีบริษัทเงินทุนบริษัทเงินทุนหลักทรัพย์ โดยจะถือเป็นเงินกู้ยืม อื่น ๆ แทน

กำไรที่นำกลับมาลงทุน (Reinvested Earnings) หมายถึง รายได้ในรูปเงินปันผลของผู้มาลงทุนโดยตรงที่สมควรได้รับตามสัดส่วนการถือหุ้นในวิสาหกิจนั้น ๆ หรือรายได้ของสาขาที่ไม่ส่งกลับผู้ลงทุน