

บทที่ 3

การลงทุนโดยตรงของประเทศญี่ปุ่นในอุตสาหกรรมยานยนต์ ในประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน

การศึกษาในบทนี้กล่าวถึงสภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน นโยบายการส่งเสริมการลงทุนของหน่วยงานสำคัญในประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน การลงทุนทางตรงประเทศญี่ปุ่นในอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน

สภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมยานยนต์

เนื่องจากอุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่ต้องใช้เงินลงทุนสูงและเทคโนโลยีมีการเปลี่ยนแปลงค่อนข้างเร็ว ในขณะที่ผู้ผลิตรถยนต์ต่างต้องการขยายตลาดไปทั่วโลกเพื่อให้ครอบคลุมส่วนแบ่งตลาดให้มากที่สุด ทำให้ผู้ผลิตรถยนต์ส่วนใหญ่มีการรวมตัวกันสร้างเป็นกลุ่มเครือข่ายด้วยการควบรวมกิจการหรือเข้าร่วมกันเป็นพันธมิตรระหว่างกันในการผลิต การร่วมทุน การร่วมมือทางเทคโนโลยี ทั้งนี้เพื่อลดต้นทุนการผลิตลงทั้งจากการสั่งซื้อชิ้นส่วนใช้ร่วมกันขณะเดียวกันรถยนต์ที่ผลิตได้ยังมีมาตรฐานเดียวกันทั่วโลก ปัจจุบันกลุ่มผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ของโลกมีประมาณ 9 ราย มีส่วนแบ่งการผลิตรวมกันเกือบร้อยละ 90 ของปริมาณการผลิตรถยนต์โลกทั้งหมด (สุภาพร, 2548) รายละเอียดของค่ายผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ทั้ง 9 รายมีดังนี้ (ตารางที่ 9)

1. ความเป็นมาของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย

อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยเริ่มต้นมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2504 จากการนำชิ้นส่วนยานยนต์ประเภท CKD (Complete Knock Down) จากยุโรปและญี่ปุ่นเข้ามาประกอบรถยนต์ ต่อมาในปี พ.ศ. 2514 รัฐบาลได้มีนโยบายส่งเสริมการผลิตและใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตในประเทศ เพื่อตอบสนองความต้องการภายในประเทศทดแทนการนำเข้า อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยเติบโตอย่างต่อเนื่องจนกระทั่งเศรษฐกิจเกิดภาวะวิกฤตในปี พ.ศ. 2540 ซึ่งทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงเช่นเดียวกับอุตสาหกรรมอื่น ๆ จนต้องลดจำนวนแรงงานปิดสายการผลิตบางส่วน

ตารางที่ 9 ค่ายผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่และรายชื่อผู้ผลิตในกลุ่ม/เครือข่ายที่เป็นพันธมิตร

ค่ายผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่	รายชื่อผู้ผลิตในกลุ่ม/เครือข่ายที่เป็นพันธมิตร
1. General Motors Group	GM (USA), Saturn (USA), Opel (Germany), Saab (Sweden), Holden (Australia), Avtovaz (Russia), Daewoo (Korea), Isuzu (Japan รถบรรทุก), Subaru (Japan), Suzuki (Japan), Wuling (China), Shanghai (China), CAMI (Canada)
2. Toyota Group	Toyota (Japan), Daihatsu (Japan), Hino (Japan), Nummi (USA), TMMC (Canada), TMMK (USA), TMUK (England), TPCA (Czech), Tainjin Toyota (China)
3. Ford Group	Ford (USA), Mazda (Japan), Jaguar (England), Aston Martin Lagonda (England), Land Rover (England), Volvo (Sweden), Changan Ford (China), Jiangling (China)
4. Renault Group	Renault (France), Dacia (Romania), Nissan (Japan), Nissan Diesel (Japan), Yulon (Taiwan), Samsung (S.Korea), Volvo (Sweden รถบรรทุก)
5. Volkswagen Group	V.W. (Germany), Audi (Germany), Bentley (England), Bugatti (France), Seat (Spain), Skoda (Czech), Lamborghini (Italy), Scania (Sweden), FAW Volkswagen (China), Shanghai Volkswagen (China)
6. Daimler Chrysler	Chrysler (USA), Mercedes Benz (Germany), BJC Beijing (China), AMG (Germany), Mitsubishi (Japan), Mitsubishi Fuso (Japan), Yaxing Benz (China)
7. PSA Group	Peugeot (France), Citroen (France), Sevel (Italy), Sevel Nord (France), TPCA (Czech), DPCA (China)
8. Honda	Honda (Japan), Honda (England), Honda (USA), Guangzhou Honda (China)
9. Hyundai	Hyundai (S.Korea), KIA (S.Korea), Beijing Hyundai (China)

ที่มา: AV's World Automotive Industry และส่วนวิเคราะห์อุตสาหกรรม (2548)

และผู้ผลิตบางรายต้องปิดกิจการแต่อุตสาหกรรมสามารถปรับตัวได้อย่างรวดเร็วจากภาวะถดถอยภายในประเทศ โดยปรับเปลี่ยนทิศทางการตลาดจากการผลิตเพื่อรองรับตลาดในประเทศเป็นการผลิตเพื่อการส่งออกมากขึ้น และเมื่อระบบเศรษฐกิจของไทยเริ่มฟื้นตัวความเชื่อมั่นของประชาชนต่อภาวะเศรษฐกิจขึ้นทำให้กำลังซื้อเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้ปริมาณการจำหน่ายยานยนต์ภายในประเทศขยายตัว ทั้งนี้ปัจจัยสำคัญมาจากการที่ผู้ผลิตยานยนต์ของไทยมีพันธมิตรร่วมทุนเป็นผู้ผลิตรถยนต์ระดับโลกที่เข้ามาลงทุน เพื่อใช้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออก โดยเล็งเห็นว่าประเทศไทยมีภูมิประเทศที่เหมาะสมแรงงานมีทักษะ โครงสร้างพื้นฐานที่ดีประกอบกับมาตรการสนับสนุนต่าง ๆ ของภาครัฐ

อีกด้านหนึ่งกระแสการค้าเสรีที่มากับโลกาภิวัตน์ทำให้รัฐบาลประกาศยกเลิกมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (Local Content) ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2543 ทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทยต้องแข่งขันกับตลาดโลกทั้งด้านต้นทุนและคุณภาพ ขณะเดียวกันผู้ผลิตรายใหญ่ในโลกก็รวมตัวกันเป็นกลยุทธ์การแข่งขันใหม่ในยุคที่ตลาดโลกได้กลายเป็นตลาดเดียว ผู้ผลิตรถยนต์ชั้นนำของโลกกว่า 10 บริษัทเช่น ฮอนด้า โตโยต้า เจนเนอรัลมอเตอร์ และผู้ผลิตชิ้นส่วนขนาดใหญ่เช่น เด็นโซ สยามโตโยต้า เอ็มเอสเคแบร์ริง ต่างย้ายฐานการผลิตเข้ามาในประเทศไทยมากขึ้น ดังนั้นอุตสาหกรรมยานยนต์จึงเป็น 1 ใน 7 อุตสาหกรรมเป้าหมายในยุทธศาสตร์เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยตลอดระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา การขยายตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยได้ขยายตัวอย่างต่อเนื่องตลอดเวลา ซึ่งในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2544 ถึง พ.ศ. 2547 มีการขยายตัวทั้งในด้านการลงทุนจากต่างประเทศ การผลิต การจำหน่าย และการส่งออก ดังนั้นอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยจึงมีศักยภาพในการแข่งขันสูงและพร้อมที่จะเป็นศูนย์กลางการผลิตในภูมิภาคหรือดีทรอยด์แห่งเอเชียได้

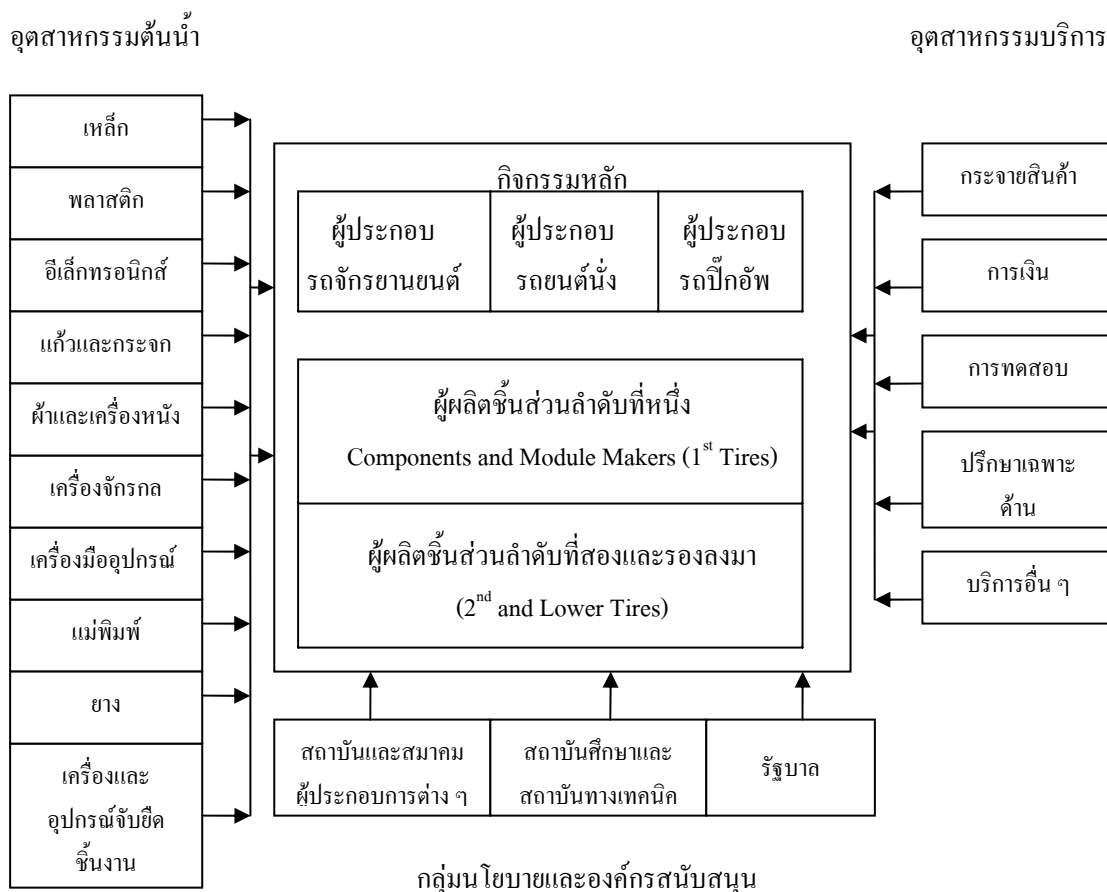
ภาพรวมของอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทย

1. โครงสร้างและพัฒนการของเครือข่ายวิสาหกิจ (Cluster Profile and Development)

1.1 โครงสร้างเครือข่ายวิสาหกิจ (Cluster) ของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยโครงสร้างเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมยานยนต์ (Thai Automotive Cluster) ไทยประกอบด้วยกิจกรรม 2 ส่วนคือ

1.1.1 กิจกรรมหลัก (Core Activities) ได้แก่ กลุ่มผู้ประกอบการยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

1.1.2 กิจกรรมสนับสนุน (Supporting Activities) ได้แก่ กลุ่มอุตสาหกรรมต้นน้ำ กลุ่มอุตสาหกรรมบริการ กลุ่มนโยบายและองค์กรสนับสนุน การแบ่งกลุ่มอาเซียนได้ตามโครงสร้างเครือข่ายวิสาหกิจ (ภาพที่ 4)



ภาพที่ 4 เครือข่ายวิสาหกิจของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

จะเห็นได้ว่ากิจกรรมหลักของเครือข่ายวิสาหกิจยานยนต์ไทยคือ กลุ่มผู้ประกอบยานยนต์ ได้แก่ กลุ่มผู้ประกอบรถยนต์ปิกอัพ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลและกลุ่มผู้ประกอบรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นกลุ่มที่กำหนดนโยบายและกลยุทธ์ในการแข่งขันสำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ทั้งหมดต่อมา คือ กลุ่มผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งจำแนกระดับตามโครงสร้างการผลิตและลำดับได้ดังนี้

1) ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับ 1 (First Tier) เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบอุปกรณ์ ป้อนโรงงานประกอบรถยนต์โดยตรง ซึ่งบริษัทจะต้องมีความสามารถทางเทคโนโลยีในการผลิตชิ้นส่วนตามมาตรฐานที่ผู้ประกอบรถยนต์กำหนด

2) ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับ 2 (Second Tier) เป็นการผลิตชิ้นส่วนย่อย (Individual Part) เพื่อป้อนผู้ผลิตในลำดับ 1 อีกต่อหนึ่ง โดยจะได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับ 1

3) ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับ 3 (Third Tier) ผลิตวัตถุดิบป้อนผู้ผลิตลำดับ 1 หรือ 2 อีกต่อหนึ่งกลุ่มอุตสาหกรรมต้นน้ำ ซึ่งเป็นผู้ผลิตวัตถุดิบ เช่น เหล็ก กระจกพลาสติก หนัง ผ้า ยาง จะผลิตตามความต้องการของผู้ผลิตชิ้นส่วน นอกจากนี้ยังมีกลุ่มเครื่องจักร แม่แบบแม่พิมพ์ อุปกรณ์จับยึดชิ้นงาน และเครื่องมือต่าง ๆ กลุ่มที่เป็นอุตสาหกรรมต่อเนื่องอีกกลุ่มคือ กลุ่มให้บริการ เช่น บริการด้านกระจายสินค้า บริการด้านการเงิน บริการด้านการตรวจสอบและทดสอบ

4) กลุ่มนโยบายและองค์กรสนับสนุนประกอบด้วย 3 กลุ่มย่อย ได้แก่

4.1) กลุ่มภาครัฐ ทำหน้าที่วางแผนและนโยบายระดับชาติ เช่น กระทรวงอุตสาหกรรมกระทรวงพาณิชย์ กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี เป็นต้น

4.2) กลุ่มสถาบันยานยนต์และสมาคมผู้ประกอบการต่างๆ มีบทบาทสำคัญในการสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนและระหว่างภาคเอกชนด้วยกันเอง เช่น สถาบันยานยนต์ สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย

4.3) กลุ่มสถาบันการศึกษา สถาบันเทคนิคและสถาบันวิจัยต่างๆ เช่น คณะวิศวกรรมศาสตร์ยานยนต์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าต่างๆ สถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ เป็นต้น

จากสภาพทั่วไปของโครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์จะเป็นระบบของ Tier โดยผู้ประกอบการรถยนต์เป็นผู้ออกแบบและประกอบรถยนต์ ผู้ผลิตชิ้นส่วน Tier 1 จะเป็นผู้ผลิตและส่งชิ้นส่วนโดยตรงให้แก่ผู้ประกอบการรถยนต์ (เช่น Fuel Pump) ส่วนผู้ผลิตชิ้นส่วน Tier 2 จะเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนเดี่ยวที่ง่ายต่อการผลิต ซึ่งเป็นส่วนที่ประกอบหนึ่งของของชิ้นส่วนที่ผู้ผลิตชิ้นส่วน Tier 1 เป็นผู้ผลิต (เช่น Housing of Fuel Pump) ส่วนผู้ผลิตชิ้นส่วน Tier 3 และ 4 นั้นจะเป็นผู้ส่งวัตถุดิบให้อีกทอดหนึ่ง ซึ่งอาจเป็นชิ้นส่วนที่สามารถใช้กับอุตสาหกรรมอื่นได้ด้วย เช่น น็อต ตะปู แต่เมื่อพิจารณาสถานการณ์ของผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ไทยในขณะนี้แล้วดูเหมือนว่าการแบ่งโครงสร้างดังกล่าวจะไม่ตรงกับโครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์ในปัจจุบัน เนื่องจากชิ้นส่วนและวัสดุที่ผลิตและส่งตรงให้แก่ผู้

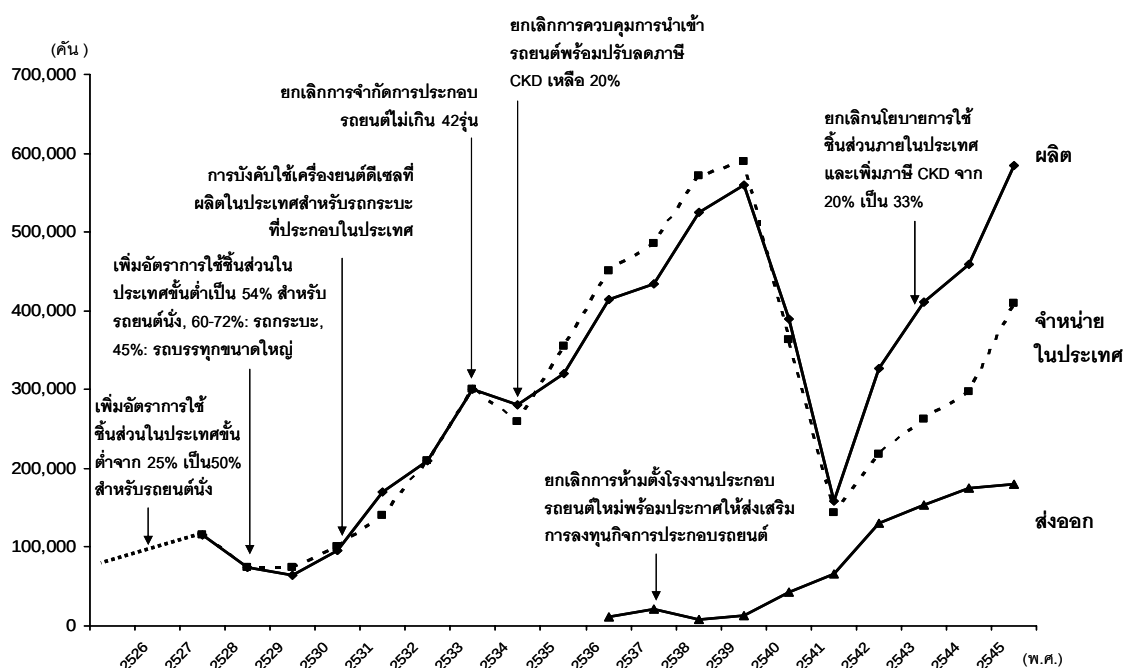
ประกอบยานยนต์มีตั้งแต่ชิ้นส่วนใหญ่ (แชสซีส์) ชิ้นส่วนเดี่ยวซึ่งเป็นส่วนประกอบของชิ้นส่วนใหญ่ (Press Parts) จนถึงวัตถุดิบ (แผ่นเหล็ก) หรืออีกความหมายหนึ่ง ก็คือ ผู้ประกอบรถยนต์มีทั้งผู้ผลิตชิ้น ส่วนทั้ง Tier 1,2,3 หรือ 4 ที่ผลิตชิ้นส่วนและจัดหาวัตถุดิบส่งไปด้วย ดังนั้นผู้ผลิตชิ้นส่วนไทยอาจมีบทบาทใหม่ โดยแบ่งเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนหลัก (Components Part Industry) ผู้ผลิตชิ้นส่วนสนับสนุน (Supporting Industry) ผู้ผลิตวัตถุดิบ (Raw Materials Industry) ซึ่งอาจตรงกับโครงสร้างของอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยในปัจจุบันมากกว่า

1.2 พัฒนาการของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

การพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยเกิดจากการใช้มาตรการส่งเสริมการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยเริ่มต้นอย่างจริงจังในปี พ.ศ. 2504 โดยระยะแรกเป็นการประกอบรถยนต์สหรัฐฯและยุโรปเป็นหลัก ต่อมาเริ่มมีการประกอบรถญี่ปุ่นในปี พ.ศ. 2505 ปริมาณการประกอบรถยนต์เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากเพียง 525 คันในปี พ.ศ. 2504 เป็น 13,988 คันในปี พ.ศ. 2511 แต่การประกอบรถยนต์ขณะนั้นยังเป็นเพียงการนำเข้าชิ้นส่วนอุปกรณ์ของรถยนต์นั่งในลักษณะบรรจุไว้ครบชุด (Complete Knock Down) จากบริษัทแม่ในต่างประเทศมาประกอบเป็นรถยนต์สำเร็จรูปเป็นหลัก ทำให้มีการเปลี่ยนแปลงนโยบายข้อบังคับและผลการดำเนินการของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยสามารถแบ่งออกเป็นสามช่วงใหญ่ ๆ ดังแสดงในภาพที่ 5

- ช่วงแรกปี พ.ศ. 2504 ถึง พ.ศ. 2511 เป็นช่วงเริ่มต้นของการประกอบรถยนต์ในประเทศไทย ซึ่งการประกอบรถยนต์เป็นการนำเข้าชิ้นส่วนสำเร็จรูป (Complete Knock Down: CKD) มาประกอบรถยนต์

- ช่วงที่สองปี พ.ศ. 2512 ถึง พ.ศ. 2533 เป็นช่วงที่อุตสาหกรรมยานยนต์เริ่มมีการเจริญเติบโตเนื่องจากไทยสามารถผลิตรถยนต์ได้มากขึ้น แต่การเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยส่งผลให้ไทยขาดดุลการค้า เพราะถึงจะมีการผลิตรถยนต์ภายในประเทศไทยแต่ชิ้นส่วนสำเร็จรูป



ภาพที่ 5 การเปลี่ยนแปลงนโยบายข้อบังคับและผลการดำเนินการของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย
ที่มา: สถาบันยานยนต์ (2546)

เพื่อใช้ประกอบรถยนต์แทบทั้งหมดจำเป็นต้องนำเข้าจากต่างประเทศ รัฐบาลไทยจึงมีนโยบายหันมาส่งเสริมอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนสำเร็จรูปเพื่อทดแทนการนำเข้า โดยเริ่มบังคับให้บริษัทประกอบรถยนต์ต้องใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ ประกอบกับในช่วงปี พ.ศ. 2530 มีการลงทุนทางตรงจากประเทศญี่ปุ่นจำนวนมาก สืบเนื่องมาจากข้อตกลง Plaza Accord ทำให้มีการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศจำนวนมาก

- ช่วงที่สามปี พ.ศ. 2534 ถึง ปัจจุบัน เป็นช่วงที่ไทยเริ่มเปิดเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์เพื่อส่งเสริมการส่งออก ซึ่งรัฐบาลได้ยกเลิกมาตรการการควบคุมการนำเข้ารถยนต์ในปี พ.ศ. 2534 ยกเลิกการห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ใหม่ปีพ.ศ. 2537 และได้มีการประกาศยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศเมื่อปี พ.ศ. 2543 ทำให้บริษัทรถยนต์ต่าง ๆ ได้เริ่มจัดตั้งโรงงานของตนเองในส่วนภูมิภาค จากเดิมที่กระจุกตัวในกรุงเทพมหานครและสมุทรปราการ เริ่มจากบริษัทโตโยต้าได้ตั้งฐานการประกอบรถยนต์แห่งที่ 2 จังหวัดฉะเชิงเทรา ส่วนบริษัทฮอนด้าได้ย้ายฐานการประกอบรถยนต์จากกรุงเทพมหานครไปยังโรงงานแห่งใหม่ที่จังหวัดอยุธยา บริษัทเอ็มเอ็มซีทีพิลล์ จำกัด ได้ลงทุนตั้งฐานการผลิตรถ ปิกอัพมิตซูบิชิแห่งที่ 2 ในจังหวัดชลบุรี

2. โครงสร้างการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์

นับจากปี พ.ศ. 2504 ที่ประเทศไทยเริ่มประกอบรถยนต์โดยการนำเข้าชิ้นส่วนสำเร็จรูปจากต่างประเทศเข้ามาประกอบรถยนต์จนถึงปัจจุบันอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ของไทยมีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะหลังปี พ.ศ. 2537 ที่รัฐบาลไทยยกเลิกการห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ใหม่ ทำให้การผลิตรถยนต์ในปี พ.ศ. 2538 สูงถึง 525,680 คันและได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.2 เป็น 558,365 คันในปี พ.ศ. 2539 อย่างไรก็ตามการผลิตรถยนต์ของไทยได้เริ่มลดลงในปี พ.ศ. 2540 เนื่องจากเกิดวิกฤตเศรษฐกิจทำให้การผลิตรถยนต์เหลือเพียง 369,303 คันและลดลงไปอีกร้อยละ 56.1 ในปี พ.ศ. 2541 ซึ่งเป็นช่วงเริ่มต้นของวิกฤตเศรษฐกิจของไทย อย่างไรก็ตามการผลิตรถยนต์ได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 106.9 ในปี พ.ศ. 2542 และเพิ่มขึ้นร้อยละ 25.82 ในปี พ.ศ. 2543 เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.58 ในปี พ.ศ. 2544 และเพิ่มขึ้นร้อยละ 27.32 ในปี พ.ศ. 2545 โดยมีรายละเอียดในแต่ละประเภทดังนี้

2.1 รถยนต์นั่ง การผลิตรถยนต์นั่งของไทยสามารถผลิตได้ประมาณร้อยละ 20-30 โดยในปี พ.ศ. 2538 ประเทศไทยมีการผลิตรถยนต์นั่งร้อยละ 24.28 และเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 31.10 ในปี พ.ศ. 2540 จากนั้นจึงลดลงเมื่อเกิดภาวะวิกฤตเศรษฐกิจ ทำให้การผลิตรถยนต์นั่งเหลือเพียงร้อยละ 20.24 ของการผลิตทั้งหมดในปี พ.ศ. 2541 และก็เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ จนกระทั่งถึงร้อยละ 33.97 ในปี พ.ศ. 2544 และในปี พ.ศ. 2545 มีการผลิตรถยนต์นั่งเหลือเพียงร้อยละ 28.95 ของการผลิตทั้งหมด หลังจากการปรับตัวของระบบเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งทำให้ในปี พ.ศ. 2547 ยอดการผลิตเพิ่มขึ้นร้อยละ 32.79

2.2 รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ การผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ของไทย (ไม่รวมรถกระบะ 1 ตัน) ถือว่ามีอัตราส่วนน้อยที่สุด โดยในปี พ.ศ. 2538 มีการผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ร้อยละ 13.43 และการผลิตได้ลดลงเล็กน้อยในปี พ.ศ. 2539 เหลือร้อยละ 12.34 และเหลือร้อยละ 8.30 ในปี พ.ศ. 2540 ในขณะที่เกิดวิกฤตเศรษฐกิจและในปี พ.ศ. 2545 มีการผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์เพียงร้อยละ 7.05 หลังจากวิกฤตเศรษฐกิจในปี พ.ศ. 2547 การผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ก็ยังคงมีการผลิตค่อนข้างต่ำเพียงร้อยละ 2.78 เท่านั้น

2.3 รถกระบะ 1 ตัน ประเทศไทยมีการผลิตรถกระบะคิดเป็นสัดส่วนมากที่สุดประมาณร้อยละ 60 เนื่องจากรถกระบะเป็นรถที่มีการใช้ประโยชน์ได้มากกว่ารถยนต์นั่งและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์สัดส่วนการผลิตรถกระบะของไทยจึงสอดคล้องกับการบริโภคภายในประเทศ โดยในปี

พ.ศ. 2538 ประเทศไทยมีการผลิตรถกระบะถึง 525,680 คัน คิดเป็นร้อยละ 62 ของการผลิตทั้งหมด นอกจากนี้การผลิตรถกระบะของไทยยังมีลักษณะแปรผกผันกับเศรษฐกิจ โดยในปี พ.ศ. 2541 และ พ.ศ. 2542 ซึ่งเป็นปีที่การบริโภครถยนต์โดยรวมลดลงแต่สัดส่วนการใช้รถกระบะกลับเพิ่มขึ้นถึง ร้อยละ 75.88 ในปี 2541 และร้อยละ 73.46 ในปี พ.ศ. 2542 สำหรับปี พ.ศ. 2545 ประเทศไทยมีการผลิตรถกระบะทั้งสิ้น 374,407 คัน คิดเป็นร้อยละ 64 แต่ในปี พ.ศ. 2548 ยอดการผลิตรถกระบะในประเทศไทยสูงถึง 822,867 คันคิดเป็นร้อยละ 73.12 ของยอดการผลิตทั้งหมด (ตารางที่ 10)

จากตารางที่ 10 จะพบว่าในตลอดระยะเวลา 10 ที่ผ่านมายุทธศาสตร์ยานยนต์ในประเทศไทยมีการขยายตัวสูงขึ้นทุก ๆ ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538 ถึงปัจจุบัน ซึ่งตามโครงสร้างการผลิตประเทศไทยมีส่วนการผลิตรถกระบะ 1 คันมากที่สุดประมาณร้อยละ 60 ของการผลิตรวมทั้งหมด รองลงมาคือรถยนต์นั่งประมาณร้อยละ 3 และท้ายสุดคือการผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ประมาณร้อยละ 10 ของการผลิตรวมทั้งหมด ซึ่งบริษัทที่ผลิตรถยนต์นั่งมากที่สุดในอันดับต้น ๆ ของไทย ได้แก่ บริษัทโตโยต้ามอเตอร์ประเทศไทย จำกัด บริษัทฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด และ บริษัทสยามนิสสัน ออโตโมบิล จำกัด สำหรับรถกระบะมีบริษัทที่ผลิตมากในอันดับต้น ๆ ได้แก่ บริษัทตรีเพชรอิซูซุ จำกัด บริษัทโตโยต้ามอเตอร์ประเทศไทย จำกัดและบริษัทสยามนิสสัน ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัดและในอนาคตบริษัทเหล่านี้จะมีโครงการลงทุนเพิ่มในประเทศไทยเช่น โตโยต้ามีโครงการจะใช้ไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์เนกประสงค์และรถกระบะ 1 คัน ฮอนด้าจะใช้ไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์นั่งรุ่น Accord เพื่อส่งออกเป็นต้น แม้ว่าประเทศไทยจะเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมรถยนต์ของภูมิภาคที่ผลิตและส่งออกไปตลาดโลกค่อนข้างมาก แต่เมื่อเปรียบเทียบกับผู้ผลิตรายใหญ่ของโลก เช่น เยอรมนี ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา ฯลฯ แล้วยังถือว่าปริมาณการผลิตและส่งออกของไทยยังมีขนาดเล็ก การหาตลาดใหม่ ๆ จะมีส่วนช่วยส่งเสริมให้มีการใช้กำลังการผลิตได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

ตารางที่ 10 ปริมาณการผลิตรถยนต์ของไทยแยกตามประเภท ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538 ถึง พ.ศ. 2548

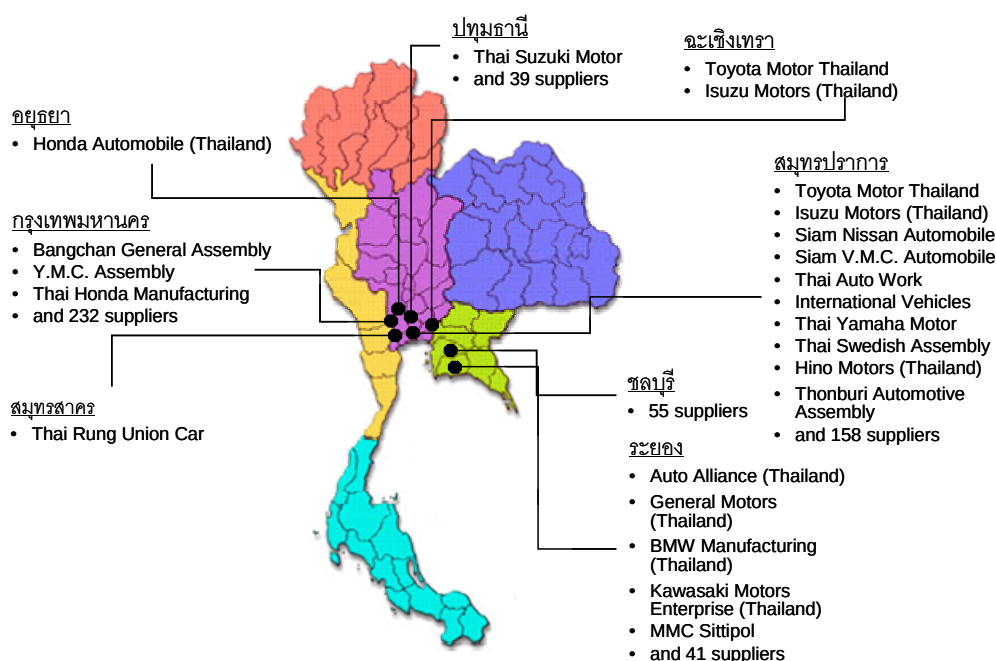
(หน่วย: คัน)

	2538	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548
รถยนต์นั่ง	127,640	138,579	112,041	32,008	72,716	97,129	156,066	169,321	251,684	304,349	277,603
สัดส่วน (ร้อยละ)	24.28	24.82	31.10	20.24	22.22	23.59	33.97	28.95	33.53	32.79	24.66
เพิ่มขึ้น/ลดลง (ร้อยละ)		8.57	-19.15	-71.43	127.18	33.57	60.68	8.49	48.64	20.92	-8.78
รถเพื่อพาณิชย์	70,603	68,929	29,926	6,136	14,148	19,758	14,003	41,223	20,925	25,818	24,846
สัดส่วน (ร้อยละ)	13.43	12.34	8.30	3.88	4.32	4.80	3.05	7.05	2.78	2.78	2.20
เพิ่มขึ้น/ลดลง (ร้อยละ)		-2.37	-56.58	-79.50	130.57	39.65	-29.13	194.39	-49.23	23.38	-3.76
รถกระบะ1 คัน	327,437	350,857	218,336	119,986	240,369	294,834	289,349	382,297	468,938	597,914	822,867
สัดส่วน (ร้อยละ)	62.29	62.84	60.60	75.88	73.46	71.61	62.98	64.00	62.48	64.42	73.12
เพิ่มขึ้น/ลดลง (ร้อยละ)		7.15	-37.77	-45.04	100.33	22.66	-1.86	29.40	22.66	27.50	375.45
รวม	525,680	558,365	360,303	158,130	327,233	411,721	459,418	584,951	750,512	928,081	1,125,316
เพิ่มขึ้น/ลดลง (ร้อยละ)		6.22	-35.47	-56.11	106.94	25.82	11.58	27.32	28.30	23.66	21.25

ที่มา: สถาบันยานยนต์และจากการคำนวณของผู้วิจัย

ความก้าวหน้าสำคัญของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยคือ ผู้ผลิตหลายรายได้ย้ายฐานการผลิตรถยนต์ปีก้อพขนาด 1 ตัน จากต่างประเทศมายังประเทศไทยอย่างต่อเนื่อง ขณะที่บริษัทที่ได้ย้ายฐานมาแล้วก็ประกาศลงทุนเพิ่มเติมเพื่อขยายกำลังผลิต ทำให้ไทยเป็นฐานการผลิตสำคัญของโลก นอกจากจะเป็นฐานการประกอบรถยนต์ปีก้อพแล้ว ไทยยังเป็นฐานประกอบรถยนต์นั่งเพื่อการส่งออกด้วยเช่น บริษัท GM ได้เริ่มประกอบในประเทศไทย นอกจากจะประกอบเพื่อจำหน่ายในประเทศแล้วยังผลิตเพื่อส่งออกไปยังประเทศในภูมิภาคอาเซียนด้วย บริษัท BMW ได้ตั้งฐานการผลิตรถยนต์เพื่อส่งออกที่นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ จังหวัดระยอง ซึ่งเป็นการผลิตรถยนต์ของเยอรมันแห่งเดียวที่ทำการผลิตนอกประเทศ บริษัท Honda จากเดิมผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศทั้งหมด ได้เริ่มผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออกในปี พ.ศ. 2547 บริษัท Toyota ได้ขยายกำลังการผลิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่นิคมอุตสาหกรรมเกตเวท จังหวัดฉะเชิงเทรา เพื่อรองรับการผลิตเพื่อการส่งออกในอนาคต บริษัท Isuzu เป็นผู้นำในการผลิตรถปีก้อพที่เน้นประกอบรถยนต์เพื่อตลาดภายในประเทศเท่านั้น โดยการประกอบรถยนต์เพื่อป้อนตลาดต่างประเทศอิซูซุจะดำเนินการโดยโรงงานของบริษัทจีเอ็มซึ่งตั้งภายในนิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด จังหวัดระยอง

ทั้งนี้ไทยได้สนับสนุนการลงทุนจากบริษัทรถยนต์จากต่างประเทศโดยการกระจายการตั้งโรงงานออกสู่ภูมิภาคและสนับสนุนให้มีความร่วมมือระหว่างอุตสาหกรรมรถยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ผู้ประกอบรถยนต์ โดยกำหนดยุทธศาสตร์รวมกลุ่มเป็นคลัสเตอร์ โดยกำหนดเขตนิคมคือ นิคมอุตสาหกรรมโรจนะ จังหวัดอยุธยา นิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด จังหวัดระยอง นิคมอุตสาหกรรมเกตเวท จังหวัดฉะเชิงเทรา และนิคมอุตสาหกรรมบางปู จังหวัดสมุทรปราการ มีบทบาทอย่างมากในการให้ความช่วยเหลือพัฒนากลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนให้สามารถผลิตชิ้นส่วนให้ได้คุณภาพตามความต้องการของผู้ประกอบ ทั้งนี้เนื่องจากนโยบายการบังคับใช้ชิ้นส่วนรถยนต์มีการบังคับใช้และเลือกใช้โดยรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศจะต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศสำหรับรถยนต์นั่งร้อยละ 54 รถกระบะร้อยละ 70 รถบรรทุกใหญ่ร้อยละ 40 ทำให้ผู้ประกอบรถยนต์จำเป็นต้องให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนให้สามารถผลิตชิ้นส่วนตามความต้องการให้ได้ เพื่อให้สามารถใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศได้ครบตามร้อยละที่กำหนด แต่่นโยบายบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศจำเป็นต้องยกเลิกตามข้อตกลงการค้าโลก เพื่อสนับสนุนการค้าเสรีโดยได้ประกาศยกเลิกตั้งแต่ 1 มกราคม พ.ศ. 2543 และสามารถจัดหาชิ้นส่วนได้จากทั่วโลกโดยใช้นโยบาย Global Sourcing คือ จัดหาชิ้นส่วนที่ได้คุณภาพและราคาถูกที่สุดเพื่อลดต้นทุนและได้เปรียบคู่แข่งในด้านราคา ทำให้ผู้ประกอบ การรถยนต์ทุกค่ายให้ความสนใจที่จะย้ายฐานการผลิตมายังประเทศไทย (ภาพที่ 6)



ภาพที่ 6 สถานที่ตั้งบริษัทผู้ประกอบยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วน

ที่มา: Development of Automotive Industry Master Plan (2002)

3. การลงทุน

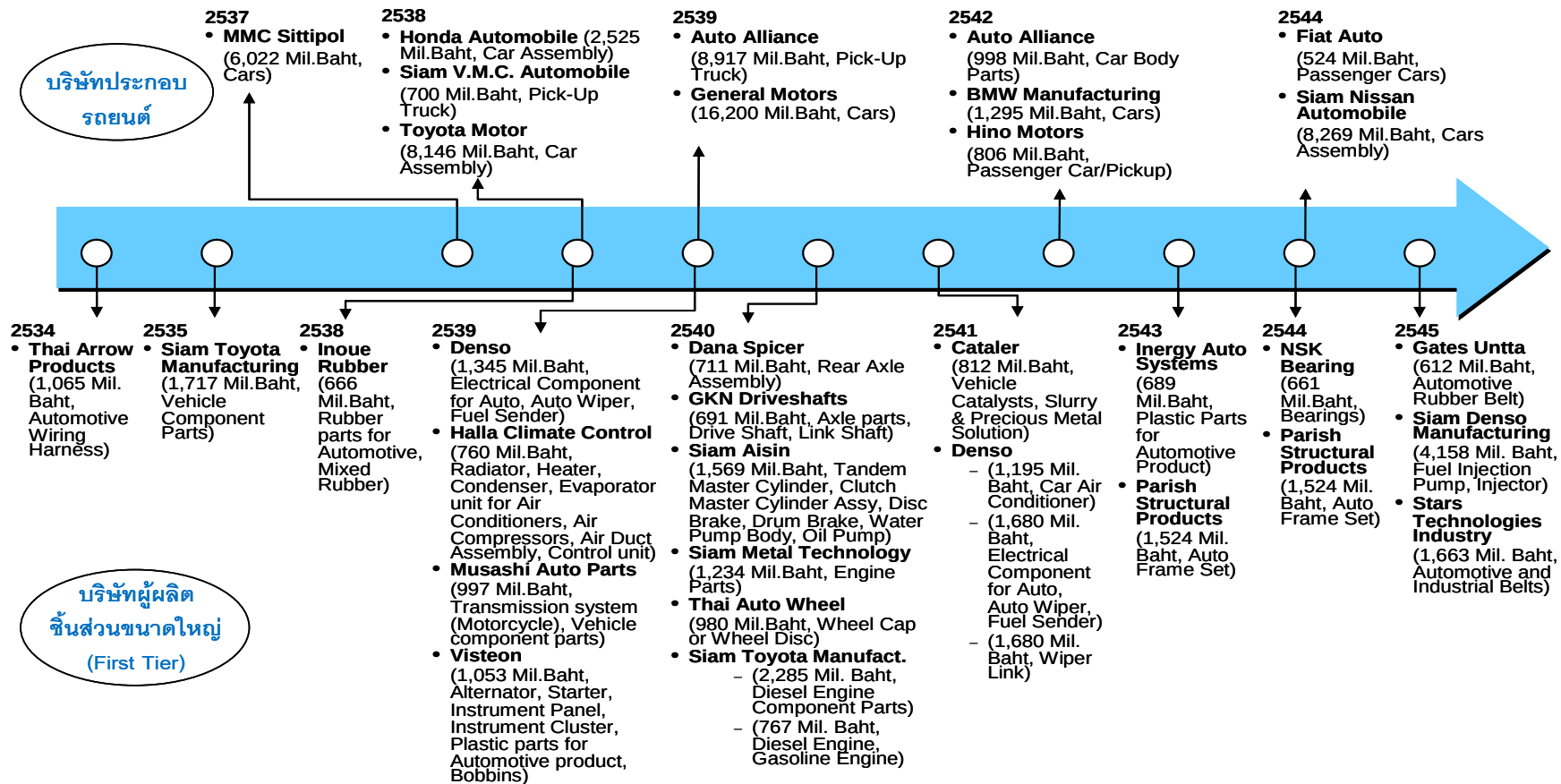
ในกรณีของประเทศไทยบริษัทรถยนต์จากประเทศญี่ปุ่นมีบทบาทมากที่สุด กล่าวคือบริษัทประกอบรถยนต์ 16 แห่งที่มีอยู่ในประเทศไทย ปัจจุบันเป็นของบริษัทญี่ปุ่นถึง 9 แห่ง ซึ่งครอบคลุมกำลังการผลิตประมาณร้อยละ 70 ของกำลังการผลิตทั้งหมด โดยบริษัทเหล่านี้กำหนดยุทธศาสตร์เพื่อให้ประเทศไทยเป็นผู้นำการผลิตในภูมิภาคและใช้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออก เนื่องจากไทยเป็นประเทศที่มีศักยภาพสูงทั้งในเรื่องโครงสร้างเศรษฐกิจขั้นพื้นฐาน (Infrastructure) ที่มีอย่างเพียงพอมีภูมิประเทศเหมาะสม แรงงานในประเทศมีฝีมือ รวมทั้งภาครัฐบาลให้การสนับสนุนอย่างเป็นรูปธรรมทำให้ปัจจุบันค่ายรถยนต์รายใหญ่ทุกค่ายเช่น ญี่ปุ่น ยุโรป และอเมริกัน มีนโยบายที่จะใช้ไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออกและบางรายได้ย้ายฐานการผลิตเข้ามายังไทยเพื่อผลิตรถยนต์ส่งออกไปต่างประเทศแล้วได้แก่ มิตซูบิชิ โตโยต้า ฮอนด้า ฟอร์ด มาสด้า และอิซูซุ ดังนั้นการลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยในช่วงแรกเกิดจากการย้ายฐานการผลิตจากประเทศญี่ปุ่นเพื่อพยายามลดต้นทุนการผลิตและตามด้วยบริษัทรถยนต์จากยุโรปและอเมริกาในเวลาต่อมาการเข้ามาลงทุนของบริษัทผู้ประกอบรถยนต์และมูลค่าเงินลงทุน (ตารางที่ 11)

ตารางที่ 11 การเข้ามาลงทุนของบริษัทผู้ประกอบรถยนต์ต่างชาติตั้งแต่ปี พ.ศ. 2537 ถึง พ.ศ. 2544

ปี พ.ศ.	บริษัท	เงินลงทุน (ล้านเหรียญสหรัฐ)
2537	MMC Sittipol	238.65
2538	Honda Automobile	101.14
	Siam V.M.C. Automobile	28.12
	Toyota Motor	327.27
2539	Auto Alliance	352.19
	General Motors	639.84
2542	Auto Alliance	26.41
	BMW Manufacturing	34.27
	Hino Motors	21.33
2544	Fiat Auto	11.78
	Siam Nissan Automobile	185.93

ที่มา: สถาบันยานยนต์ (2544)

ตั้งแต่ปีที่เกิดวิกฤตเศรษฐกิจบริษัทรถยนต์รายใหญ่ของโลกได้เข้ามาลงทุนตั้งฐานการผลิตในประเทศไทย ซึ่งเป็นการลงทุนในอุตสาหกรรมประกอบและผลิตชิ้นส่วนรถยนต์เป็นหลัก ทั้งนี้เพื่อป้อนชิ้นส่วนรถยนต์ให้กับบริษัทรถยนต์ขนาดใหญ่ต่าง ๆ ที่เข้ามาตั้งโรงงานประกอบอยู่ในประเทศ แสดงว่าการลงทุนขนาดใหญ่ส่วนมากเป็นการลงทุนจากบริษัทผลิตชิ้นส่วนข้ามชาติที่อยู่ในค่ายของผู้ประกอบรถยนต์แต่ละรายที่เรียกกันว่า Tier 1 ขณะที่การลงทุนของผู้ประกอบการไทยส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มผู้ผลิต Tier 2 และ Tier 3 ซึ่งทำหน้าที่ป้อนชิ้นส่วนให้กับผู้ผลิตชิ้นส่วน Tier 1 การลงทุนในกิจการผลิตชิ้นส่วนมีแนวโน้มที่จะขยายตัว ส่งผลให้บริษัทรถยนต์ต้องผลิตรถยนต์เพิ่มขึ้นและขยายอุปสงค์ของชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งการลงทุนส่วนใหญ่จะเป็นการลงทุนจากค่ายของผู้ประกอบรถยนต์ที่เรียกกันว่า Tier 1 สำหรับผู้ประกอบการคนไทยส่วนใหญ่จะทำหน้าที่ป้อนชิ้นส่วนให้กับผู้ผลิตชิ้นส่วน Tier 1 อีกทีหนึ่ง (ภาพที่ 7)



ภาพที่ 7 การลงทุนขนาดใหญ่ในอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยช่วงปี พ.ศ.2542 ถึง พ.ศ.2545

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (2545)

4. ส่วนแบ่งทางการตลาด

ยอดรวมการประกอบยานยนต์ในประเทศได้เพิ่มสูงขึ้นโดยลำดับนับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2504 ซึ่งผลิตได้เพียงร้อยละ 8 ของปริมาณความต้องการทั้งหมดเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 75 และร้อยละ 100 ระหว่างปี พ.ศ. 2533 ถึง พ.ศ. 2535 เนื่องจากในช่วงปี พ.ศ. 2521 ถึง พ.ศ. 2534 รัฐบาลได้ควบคุมไม่ให้มีการนำเข้ารถยนต์นั่งจากต่างประเทศ อย่างไรก็ตามสาเหตุที่ปริมาณความต้องการภายในประเทศยังคงขยายตัวขึ้นอย่างรวดเร็วจึงทำให้รัฐบาลต้องอนุญาตให้มีการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศได้นับตั้งแต่กลางปี พ.ศ. 2534 เป็นต้นมา เนื่องจากปริมาณการประกอบรถยนต์ภายในประเทศเพิ่มขึ้นไม่ทันต่อการขยายตัวของความต้องการใช้รถยนต์ภายในประเทศดังกล่าว ดังนั้นรถยนต์ที่ประกอบขึ้นในประเทศส่วนใหญ่นั้นจะเป็นรถยนต์ญี่ปุ่นโดยมีสัดส่วนทางการตลาดร้อยละ 93 ส่วนที่เหลือเป็นตลาดรถยนต์ยุโรป ซึ่งปริมาณการประกอบรถยนต์สามารถแบ่งออกตามประเภทรถยนต์คือ รถยนต์นั่ง รถยนต์เพื่อการพาณิชย์และรถกระบะ โดยสัดส่วนการลงทุนของบริษัทยานยนต์ชั้นนำจากประเทศญี่ปุ่นได้ครอบครองส่วนแบ่งตลาดการผลิต ซึ่งโตโยต้า อิซูซุและฮอนด้า ในปี พ.ศ. 2545 ปริมาณการผลิตยานยนต์ทั้งหมดคือ 409,353 คัน โดยส่วนใหญ่จะเป็นการผลิตของค่ายยานยนต์จากประเทศญี่ปุ่น ซึ่งโตโยต้าสามารถผลิตได้ 130,052 คันและยังครองตลาดได้เป็นอันดับหนึ่งโดยมีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 31.77 รองลงมาคือ อิซูซุ ฮอนด้า ซึ่งมีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 22.65 13.25 และค่ายรถยนต์จากประเทศอื่นร้อยละ 32.32

เมื่อเปรียบเทียบปริมาณการผลิตรถยนต์พบว่า ค่ายรถยนต์จากประเทศญี่ปุ่นนั้นมีอัตราเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในปี พ.ศ. 2546 มียอดการผลิตยานยนต์ทั้งหมด 533,176 คัน ในปี พ.ศ. 2547 มียอดการผลิตยานยนต์ทั้งหมด 626,026 คัน และในปี พ.ศ. 2548 มียอดการผลิตยานยนต์ทั้งหมด 557,996 คัน ทั้งนี้โตโยต้ายังคงรักษาสัดส่วนแบ่งตลาดในแต่ละปีสูงสุดคือ 35.40 37.40 และ 49.81 ตามลำดับ รองลงมาคือ อิซูซุ มีส่วนแบ่งตลาดตั้งแต่ปี พ.ศ. 2545 ถึง พ.ศ. 2548 คือ 22.65 24.65 23.94 และ 31.67 ตามลำดับ เมื่อพิจารณาอัตราการจำหน่ายรถยนต์ทุกประเภทในตลอดระยะเวลา 4 ปี ของการผลิตรถยนต์โดยผู้ผลิตจากประเทศญี่ปุ่น พบว่าโตโยต้ายังคงรักษาอันดับหนึ่งของยอดการผลิตรวมและส่วนแบ่งตลาด สำหรับอิซูซุยังครองรักษาส่วนแบ่งตลาดอยู่ในอันดับสองของบริษัทรถยนต์จากประเทศญี่ปุ่นเช่นเดียวกัน (ตารางที่ 12)

ตารางที่ 12 ส่วนแบ่งตลาดรถยนต์แต่ละยี่ห้อปี พ.ศ.2545 ถึง พ.ศ. 2548

ปี พ.ศ.	บริษัทรถยนต์	กำลังการผลิต	ส่วนแบ่งตลาด
2545	Toyota	130,052	31.77
	Isuzu	92,730	22.65
	Honda	54,266	13.25
	Other	132,305	32.32
	Total	409,353	
2546	Toyota	188,748	35.40
	Isuzu	131,422	24.65
	Honda	69,069	12.95
	Other	143,937	27.00
	Total	533,176	
2547	Toyota	234,177	37.40
	Isuzu	149,918	23.94
	Honda	75,005	11.98
	Other	166,926	26.66
	Total	626,026	
2548	Toyota	277,955	49.81
	Isuzu	176,718	31.67
	Honda	58,515	10.48
	Other	44,808	8.03
	Total	557,996	

หมายเหตุ: Other คือ กำลังการผลิตรวมของค่ายรถยนต์จากประเทศอื่น ๆ

ที่มา: จากการรวบรวมของผู้วิจัย

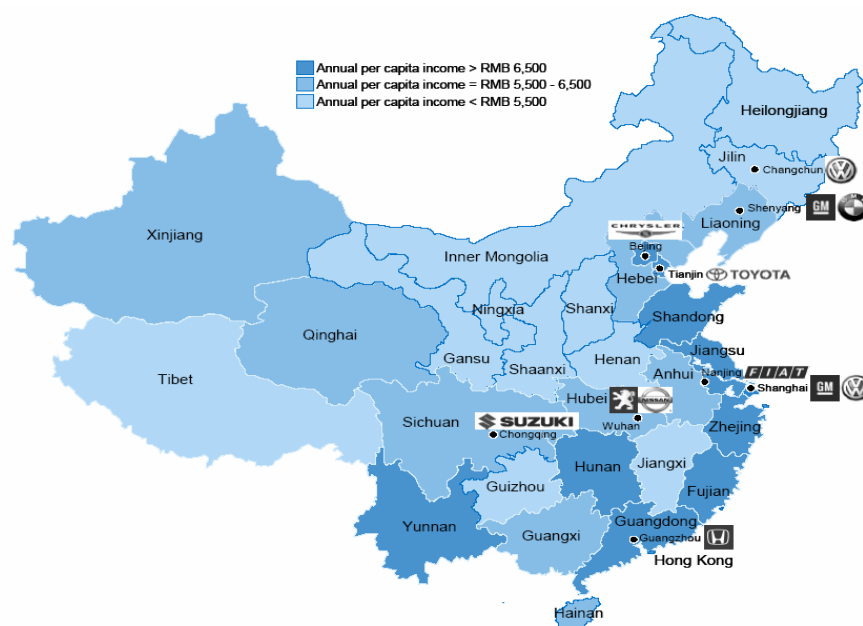
5. ความเป็นมาของอุตสาหกรรมยานยนต์ในสาธารณรัฐประชาชนจีน

อุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทยเริ่มต้นภายหลังจากจีนเปลี่ยนแปลงการปกครองเป็นระบอบคอมมิวนิสต์ โดยในปี พ.ศ. 2493 รัฐบาลจีนได้ไปขอความช่วยเหลือจากสหภาพโซเวียตในการก่อตั้งอุตสาหกรรมยานยนต์ขึ้นภายในประเทศ ต่อมาในปี พ.ศ. 2496 มีการก่อตั้งบริษัท First Automotive Works First (FAW) โดยได้รับเทคโนโลยีจากสหภาพโซเวียตเพื่อก่อสร้างโรงงานประกอบรถยนต์แห่งแรกในประเทศจีนที่นครชางชุน จากนั้นได้สร้างโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้นหลายแห่งเช่น นครนานกิง นครเซี่ยงไฮ้ โดยรัฐบาลจีนได้นำนโยบายที่มากกว่ารถยนต์นั่ง ในช่วงปฏิวัติวัฒนธรรมรัฐบาลจีนมีนโยบายให้แต่ละท้องถิ่นพึ่งตนเองประกอบกับกลัวว่าโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่จะถูกครอบครองโดยต่างชาติ จึงมีการก่อตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขนาดเล็กจำนวนมากในมณฑลต่าง ๆ หลังจากนั้นได้เป็นปัญหาในเวลาต่อมาเนื่องจากโรงงานมีขนาดเล็ก คุณภาพและประสิทธิภาพการผลิตต่ำ หลังจากจีนได้เปิดประเทศได้ยอมรับให้มีการร่วมทุนจากต่างประเทศและคาดหวังการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากต่างประเทศ พบว่าร้อยละ 97 ของการผลิตรถยนต์ในประเทศนั้นเป็นการผลิตแบบร่วมทุนกับต่างชาติทั้งสิ้น (พิจารณาจากผู้ผลิตรายใหญ่ในจีน) นโยบายของจีนที่สำคัญคือ การกำหนด 3 บริษัทหลักให้เป็นเหมือนกับแกนนำในอุตสาหกรรมยานยนต์ของจีน ได้แก่

1. บริษัท FAW เป็นผู้ผลิตรถยนต์แห่งแรกของจีนและมีการร่วมทุนกับมาสด้า โตโยต้า จีเอ็มและโพลล์ รวมทั้งผลิตรายี่ห้อของตนเองคือ Hogqi (Red Flag)
2. บริษัท Shanghai Automotive Industrial Corp. (SAIC) ของรัฐบาลนครเซี่ยงไฮ้ ซึ่งมีการร่วมทุนกับบริษัทต่างชาติจำนวนมากและยังออกไปร่วมทุนเพื่อซื้อหุ้นผู้ผลิตรถยนต์เดียวในประเทศเกาหลีใต้
3. บริษัท Dongfeng Automobile Group ซึ่งมีการร่วมทุนกับบริษัทรถยนต์ประเทศญี่ปุ่น คือ นิสสัน ฮอนด้าและเปอร์โย

ในระยะที่สองของการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์นั้นหากจะแยกออกเป็นรายละเอียดของการพัฒนาในแต่ละช่วงเวลาแล้วจะพบว่า

ปี พ.ศ. 2527 ถึง พ.ศ. 2532: จีนมีการจัดตั้งบริษัทร่วมทุนและจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยบริษัทร่วมทุน 4 แห่งคือ Beijing-Jeep Shanghai-VW Guanyzhou-Peugeot และ Tianjin-Daihatsu ซึ่งมีภาครัฐรับประกันด้านอุปสงค์ต่อรถยนต์ โดยมีการกระจายซื้อรถยนต์จากทุกบริษัท ทำให้ปริมาณการผลิตระหว่างปี พ.ศ. 2528 ถึง พ.ศ. 2533 มีถึง 50,000 คัน หลังจากที่รัฐบาลจีนได้จัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษตามชายฝั่งทะเลตะวันออกเฉียงใต้เพื่อการดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศในปี พ.ศ.2527 รัฐบาลได้เปิดเมืองท่าตามชายฝั่งทะเลตะวันออกรวม 14 แห่งจากเหนือจรดใต้ เพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์และการค้าระหว่างประเทศ เนื่องจากเมืองท่าเหล่านี้เป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุน ซึ่งปัจจุบันเป็นเมืองเศรษฐกิจต่าง ๆ ที่อยู่ในมณฑลทางใต้และชายฝั่งทะเลตั้งแต่กวางตุ้ง (Honda) ซูเป่ย์ (Nissan, Peugeot) เสฉวน (Suzuki) เซี่ยงไฮ้ (GM, Volk) เจียงซู (Fiat) ฉางชุน (Volkswagen) เหอเป่ย์ (Chrysler) เหลียวหนิง (GM, BMW) รวมทั้งนครปักกิ่งและเทียนจิน (Toyota) ส่งผลให้บริษัทข้ามชาติจำนวนมากมาลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศจีน โดยเฉพาะการลงทุนด้านวิจัยและพัฒนา ซึ่งเหตุผลของการตั้งโรงงานในประเทศจีนคือ ตลาดในประเทศมีขนาดใหญ่ แรงงานราคาถูก การกระจุกตัวเป็นคลัสเตอร์ของบริษัทผลิตรายยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์จำนวนมาก (ภาพที่ 8)



ภาพที่ 8 แสดงพื้นที่การลงทุนของบริษัทยานยนต์ชั้นนำของโลกและรายได้ต่อหัวในสาธารณรัฐประชาชนจีน

ที่มา: China Monthly Economic Indicators (2003)

ปีพ.ศ. 2533 ถึง พ.ศ. 2539: การผลิตของ Shanghai-VW ได้รับการสนับสนุนจากเมืองเซี่ยงไฮ้ โดยการสร้างอุปสงค์ผ่านการซื้อโดยกลุ่มรถแท็กซี่ หน่วยงานภาครัฐและวิสาหกิจภาครัฐ โดยการสั่งซื้อรถ Santana ทดแทนการนำเข้าและการสนับสนุนจากรัฐบาลกลาง ทำให้เกิดการร่วมทุนเพิ่มเติมในโรงงาน FAW-VW ที่นครเซี่ยงไฮ้ในปี พ.ศ. 2535 (500 ล้านเหรียญสหรัฐ) และ Denyifeng - Citroen (300 ล้านเหรียญสหรัฐ)

ปีพ.ศ. 2539 ถึง พ.ศ. 2544: การเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์ในจีน ทำให้มีบริษัทต่างชาติดำเนินการเพิ่มคือ Shanghai (SAIC)-GM (1.52 พันล้านเหรียญสหรัฐ) ที่เซี่ยงไฮ้และ Guangzhou-Honda

ปีพ.ศ. 2545 ถึง พ.ศ. 2546: หลังจากจีนเข้าเป็นสมาชิกขององค์การการค้าโลก ซึ่งแม้ว่าจะมีการคาดการณ์ว่าการนำเข้าจะเพิ่มสูงขึ้นแต่บริษัทต่างชาดยังคงเข้ามาร่วมลงทุนกับบริษัทจีน เช่น FAW-Toyota Dongfeng-Nissan Chang'an-Ford และ Brilliance-BMW ทั้งนี้ทำให้อัตราการผลิตรถยนต์เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว (ตารางที่ 13)

6. โครงสร้างการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์

ในช่วงก่อนที่รัฐบาลจีนจะทำการเปิดเสรีรัฐบาลได้อนุญาตให้มีการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศน้อยมากโดยมีสัดส่วนเพียงร้อยละ 5 ของยอดจำหน่ายรถยนต์ทั้งหมดในจีน โดยรถยนต์ที่จีนนำเข้าส่วนใหญ่เป็นรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในการผลิตและมีราคาแพงซึ่งจีนยังไม่สามารถผลิตเองได้ ขณะที่อีกร้อยละ 95 เป็นรถยนต์ที่ผลิตและประกอบขึ้นในจีนทั้งหมด สำหรับรถยนต์ที่มียอดจำหน่ายสูงสุด 3 อันดับแรกในจีน ล้วนเป็นรถยนต์ที่ผลิตโดยบริษัทร่วมทุนระหว่างบริษัทของรัฐบาลกับบริษัทต่างชาติในสัดส่วนร้อยละ 50 ได้แก่

6.1 รถยนต์ “Santana” ผลิตโดย Shanghai Volkswagen Automotive Company ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนกับ Volkswagen ของเยอรมนี

6.2 รถยนต์ “Jetta” ผลิตโดย First Automotive Works (FAW) Volkswagen ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนกับ Volkswagen

ตารางที่ 13 การพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของสาธารณรัฐประชาชนจีน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2499 ถึง พ.ศ.2545

ระยะที่หนึ่ง ปี พ.ศ.2499 ถึง พ.ศ.2525	
ผู้ผลิตรถยนต์	First Auto Works (FAW), Second Auto Works (SAW) เปลี่ยนเป็น Dongfeng Motor Corp (DMC), Sichuan Auto, Shaanxi Auto
การลงทุน	โซเวียต
ประเภทรถยนต์	รถบรรทุกหนัก 4 ตัน, รถบรรทุกหนัก 5 ตัน
นโยบาย	ผลิตรถบรรทุกเพื่อใช้ภายในประเทศ โดยมีการตั้งโรงงานผลิตแบบทดลอง และได้รับความช่วยเหลือทางด้านเทคโนโลยีและการ
ระยะที่สอง ปี พ.ศ.2526 ถึง พ.ศ.2545	
ผู้ผลิตรถยนต์	Beijing Jeep (2526), Shanghai-VW (2528), FAW-VW (2528), Tianjin (TAIC)-Toyota (2530), Dongfeng-Citroen (2535), Jiangling-Ford (2540), Shanghai- GM (2541), Guangzhou-Honda (2541) and Brilliance-BMW (2545)
การลงทุน	Daimler-Chrysler, Volkswagen, Daihatsu&Toyota, Citroen, Ford, GM, Honda and BMW
ประเภทรถยนต์	Jeep Cherokee Santana Jetta , Audi , Jiefang Toyota , Xiali , Charade Shiyang , Fukang Ford , Transit Buick Accord BMW
นโยบาย	เปิดประตูสู่โลกภายนอก โดยการรับการลงทุนจากต่างประเทศและนำเข้าเทคโนโลยี
ที่มา: China Vehicle Yearbook (2003)	

6.3 รถยนต์ “Xiali” ผลิตโดย Tianjin FAW Xiali Automobile Co. ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนกับ Toyota Motor ของญี่ปุ่น

การผลิตยานยนต์ของจีนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วตั้งแต่ปี พ.ศ.2546 โดยเฉพาะการผลิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคลซึ่งมีจำนวนกว่า 2 ล้านคัน การผลิตรถยนต์ในจีนนั้นส่วนใหญ่เป็นการร่วมลงทุนกับต่างประเทศโดยมีเยอรมนีและญี่ปุ่นเป็นผู้ร่วมลงทุนหลักรองลงมาคือ สหรัฐอเมริกาและเกาหลีใต้ การผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของจีนนั้น สำหรับผู้ประกอบการรายใหญ่มีการกระจุกตัวอยู่ไม่กี่มณฑล แต่ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กมีจำนวนมากรายที่กระจายกันอยู่โดยทั่วประเทศและชิ้นส่วนยานยนต์ที่จีนผลิตได้นั้นจะเป็นการผลิตชิ้นส่วนเครื่องกล (Mechanical Parts) ซึ่งไม่ใช่เทคโนโลยีระดับสูง ปริมาณการผลิตรถยนต์สามารถสรุปได้ดังนี้ (ตารางที่ 14)

ตารางที่ 14 ปริมาณการผลิตรถยนต์ของสาธารณรัฐประชาชนจีน

(หน่วย: คัน)

ประเภทรถยนต์	2542	2543	2544	2545	2546
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	566,829	612,376	777,932	1,239,207	2,189,956
รถบรรทุก	756,312	764,015	802,353	1,096,197	1,229,601
รถโดยสาร	508,455	700,731	754,155	915,821	1,024,129
รวม	1,831,596	2,077,122	2,334,440	3,251,225	4,443,686

ที่มา: China Vehicle Yearbook (2005)

การผลิตรถยนต์นั่งมีปริมาณเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะในปี พ.ศ. 2545 และปี พ.ศ. 2546 หลังจากที่มีการร่วมทุนจากต่างประเทศในหลายบริษัท อีกทั้งการผลิตที่เพิ่มขึ้นนั้นมาจากการผลิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเป็นหลัก เพราะมีอุปสงค์จากผู้ที่มีรายได้สูงมากขึ้น จากเศรษฐกิจที่มีการเติบโตอย่างรวดเร็วหากพิจารณาแยกตามประเทศที่ร่วมทุนแล้วพบว่า ญี่ปุ่นแม้ว่าจะเข้าร่วมทุนในภายหลังแต่ปริมาณการผลิตเกือบจะตามทันบริษัทจากสหภาพยุโรป (ตารางที่ 15)

ตารางที่ 15 การผลิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

(หน่วย: คัน)				
ผู้ผลิตรถยนต์	2544	2545	2546	ร้อยละ
สหภาพยุโรป	724,377	857,995	857,461	39.2
VW & Audi	364,174	470,585	707,452	32.3
ญี่ปุ่น	511,145	357,967	715,345	32.7
Toyota & Daihatsu	51,019	95,607	171,051	7.8
Suzuki	53,949	105,580	166,897	7.6
Honda	51,131	59,024	117,178	5.4
Mitsubishi	26,196	34,540	102,657	4.7
สหรัฐอเมริกา	63,196	124,957	254,920	11.6
GM	58,543	115,374	210,973	9.6
เกาหลี				5.6
Hyundai & Kia	7,579	25,888	121,876	5.6
รวม	777,932	1,239,207	2,189,956	100
(รวมประเทศอื่น ๆ)				

ที่มา: AutoBiz (2546)

ในขณะที่ประเทศสหรัฐอเมริกามีบทบาทน้อยกว่าโดยเปรียบเทียบและน่าจะถูกเกาหลีตามทันในอีกไม่กี่ปีหน้า VolkSwagen ยังคงรักษาลำดับหนึ่งในขบวนการขายรถในประเทศจีน ทั้งนี้มีรุ่นที่สำคัญ 2 รุ่นคือ Jetta และ Santana ขณะที่ GM มีสัดส่วนในตลาดเป็นลำดับที่ 2 คือร้อยละ 9.6 และ GM ได้ประกาศในปี พ.ศ. 2547 ที่จะลงทุนเพิ่มอีก 3 พันล้านเหรียญสหรัฐเพื่อเพิ่มกำลังการผลิตเป็น 1.3 ล้านคันในปี พ.ศ. 2550 ขณะที่ญี่ปุ่นมี Toyota & Daihatsu Suzuki Honda และ Mitsubishi ซึ่งมีสัดส่วนร้อยละ 7.8, 7.6, 5.4 และ 4.7 ตามลำดับ บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ของจีนได้มีการพัฒนาและผลิตรถขนาดเล็กคือ Geely เป็นบริษัทเอกชนของจีนเริ่มผลิตในปี พ.ศ. 2542 โดยมีการตั้งราคาขายที่ต่ำมากถึง 4,000 – 6,000 เหรียญสหรัฐอเมริกามียอดขายประมาณ 100,000 คันในปี พ.ศ.

2547 ซึ่งมีฐานการผลิตนอกเมืองเซี่ยงไฮ้ ขณะที่รัฐวิสาหกิจจีน SAIC-Chery เริ่มทำการผลิตรถขนาดเล็กราคาประมาณ 5,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐและมียอดขาย 40,000 คันในปี พ.ศ. 2547 ทั้ง 2 บริษัทมีการใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ ซึ่งเป็นผู้ที่ผลิตและส่งออกในตลาดโลกอีกด้วย การแข่งขันในตลาดจีนจึงมีความเข้มข้นสูงและคาดว่าจะมีการขยายกำลังการผลิตเพิ่มขึ้นอีก

ในปี พ.ศ. 2547 ยอดจำหน่ายรถยนต์ส่วนบุคคลในจีนพุ่งสูงเป็น 2.33 ล้านคัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 15.2 จากปีก่อน เนื่องจากรถยนต์ที่ผลิตในจีนส่วนใหญ่เป็นรถยนต์ระดับล่างถึงระดับกลาง ซึ่งมีราคาไม่แพงนัก ประกอบกับในช่วงหลายปีที่ผ่านมาเศรษฐกิจจีนขยายตัวอยู่ในระดับสูงส่งผลให้ชาวจีนที่อาศัยในเมืองใหญ่มีอำนาจซื้อเพิ่มขึ้น หลังจากจีนเปิดเสรีนำเข้ารถยนต์ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2548 ซึ่งจีนได้ยกเลิกระบบการกำหนดโควตานำเข้ารถยนต์และชิ้นส่วนพร้อมกับอนุญาตให้นำเข้ารถยนต์อย่างเสรีเป็นครั้งแรก นอกจากนี้จีนยังปรับลดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์ส่วนบุคคลทุกประเภทลงเหลือร้อยละ 30 จากเดิมที่กำหนดไว้ร้อยละ 34.2 สำหรับรถยนต์ขนาดไม่เกิน 3,000 ซีซี และร้อยละ 37.6 สำหรับรถยนต์ขนาดเกิน 3,000 ซีซี และจะทยอยปรับลดอัตราภาษีนำเข้ารถยนต์ทุกประเภทเหลือร้อยละ 25 ภายในปี พ.ศ. 2549 ตามเงื่อนไขที่จีนให้ไว้กับองค์การการค้าโลก (WTO) ส่งผลให้ผู้ผลิตรถยนต์ของจีน ต้องเร่งปรับตัวให้พร้อมรับการแข่งขันและความต้องการใช้รถยนต์ในประเทศจะขยายตัวเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ หลังจากจีนเข้าเป็นสมาชิกขององค์การการค้าโลกกติกาทางการค้าเริ่มมีการเปลี่ยนแปลงโดยการเปิดประเทศมากขึ้น ภาษีการนำเข้ารถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์จะลดลง และภายในปี พ.ศ. 2549 ภาษีนำเข้ารถยนต์จะลดเหลือร้อยละ 25 จากเดิมร้อยละ 80-100 และภาษีนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์จะเหลือร้อยละ 10 จากเดิมร้อยละ 15-50 นอกจากนั้นจะมีการจัดระบบโควตาและการกำหนดอัตราขั้นต่ำของส่วนประกอบภายในประเทศ ยกเลิกใบอนุญาตนำเข้าในปี พ.ศ. 2548 และยกเลิกการบังคับการถ่ายทอดเทคโนโลยีของบริษัทต่างชาติ (ตารางที่ 16)

ตารางที่ 16 ภาษียานยนต์ของประเทศจีน

ปี พ.ศ.	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	รถบรรทุก	ชิ้นส่วนและส่วนประกอบ
2544	70% - 80%	50% - 30%	35%
2549	25%	30% - 25%	10%

ที่มา: Qin Dahe & Zhangmin China's Population Resource and Environment.

ในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2544 จีนมีการกำหนดแผน 10 ซึ่งมีระยะเวลา 5 ปีของการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ระหว่างปี พ.ศ. 2544 ถึง พ.ศ. 2548 เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงเมื่อจีนเข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก และรองรับต่ออุปสงค์ที่เติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้มีการตั้งเป้าหมายที่ชัดเจนดังนี้

1. ปริมาณการผลิตปี พ.ศ. 2548 เท่ากับ 3.2 ล้านคัน โดยเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล 1.1 ล้านคัน สร้างมูลค่าเพิ่ม 130 พันล้านหยวนหรือร้อยละ 1 ของ GDP และผลิตพอลิโพรพิลีนในประเทศเหลือส่งออกร้อยละ 8 ของมูลค่าการขาย
2. รวมกลุ่มผู้ประกอบการให้เป็นรายใหญ่และต้องแข่งขันกับต่างประเทศได้ โดยผู้ประกอบการ 3 รายใหญ่จะมีสัดส่วนการตลาดร้อยละ 70 และผู้ผลิตชิ้นส่วนต้องมีการส่งออกร้อยละ 20 ของมูลค่าการขาย
3. เพิ่มสัดส่วนของรถยนต์นั่งส่วนบุคคลในจำนวนการผลิตรถ และเพิ่มสัดส่วนยานยนต์ประเภท Heavy-Duty และ Special-Purpose Vehicles ในจำนวนการผลิตรวมของรถบรรทุก
4. เมื่อสิ้นสุดแผนที่ 10 รถยนต์และชิ้นส่วนต้องได้ตามมาตรฐานต่างประเทศ ด้านความปลอดภัย ด้านการประหยัดพลังงานและด้านการป้องกันมลภาวะ
5. บริษัทต่างชาติจะถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 50 และสามารถผลิตรถยนต์ได้ 2 ประเภทเท่านั้น การลงทุนต้องมีเงินลงทุนอย่างต่ำ 2,000 ล้านดอลลาร์ อีกทั้งรัฐมีการส่งเสริมให้ใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศมากขึ้น เช่น ส่วนประกอบหลักของรถยนต์ เช่น Chassis หรือเครื่องยนต์จะถูกเก็บภาษีในอัตราเดียวกันกับการนำเข้ารถทั้งคัน ขณะที่ส่วนประกอบอื่น ๆ มีการเก็บภาษีต่ำกว่าและรัฐบาลยังสนับสนุนให้มี R&D ภายในประเทศ โดยค่าใช้จ่ายของ R&D สามารถนำมาหักภาษีได้

นโยบายการส่งเสริมการลงทุนของหน่วยงานสำคัญในประเทศไทย

ประเทศไทยมีองค์กรสนับสนุนการลงทุนทางตรงจากต่างประเทศ โดยร่วมกันกำหนดนโยบายที่เป็นรูปธรรมเพื่อรองรับการขยายตัวการลงทุนจากต่างประเทศในอนาคต ซึ่งมีองค์กรทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่ร่วมกันรับผิดชอบ ดังนี้

1. สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

1.1 นโยบายการส่งเสริมการลงทุน เนื่องจากภาวะวิกฤตเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นตั้งแต่ช่วงกลางปี พ.ศ. 2540 ได้ส่งผลกระทบต่อภาวะเศรษฐกิจไทยทำให้การจัดเก็บภาษีอากรของรัฐต่ำกว่าเป้าหมายและมีภาระหนี้สินสาธารณะเพิ่มขึ้น ส่งผลกระทบต่อฐานะการคลังรัฐบาล นอกจากนี้สถานการณ์ด้านเศรษฐกิจและการลงทุนโลกได้เปลี่ยนแปลงไป คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจึงเห็นสมควรปรับนโยบายส่งเสริมการลงทุนและหลักเกณฑ์การให้สิทธิและประโยชน์ด้านภาษีอากรใหม่ เพื่อบรรเทาภาระด้านการคลังของรัฐบาลและเพื่อให้สอดคล้องกับภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบัน และแนวนโยบายในอนาคตคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจึงได้กำหนดนโยบายส่งเสริมการลงทุนใหม่ ดังนี้

1.1.1 เพิ่มประสิทธิภาพและความคุ้มค่าในการใช้สิทธิและประโยชน์ภาษีอากร โดยให้สิทธิและประโยชน์แก่โครงการที่มีผลประโยชน์ต่อเศรษฐกิจอย่างแท้จริงและใช้หลักการบริหารและการจัดการองค์กรที่ดี (Good Governance) ในการให้สิทธิและประโยชน์ด้านภาษีอากรโดยกำหนดให้ผู้ได้รับการส่งเสริมต้องรายงานผลการดำเนินงานของโครงการที่ได้รับการส่งเสริมเพื่อให้สำนักงานได้ตรวจสอบก่อนใช้สิทธิและประโยชน์ด้านภาษีอากรในปีนั้นๆ

1.1.2 สนับสนุนให้อุตสาหกรรมพัฒนาระบบคุณภาพและมาตรฐานการผลิตเพื่อแข่งขันในตลาดโลก โดยกำหนดให้ผู้ได้รับการส่งเสริมทุกรายที่มีโครงการลงทุนตั้งแต่ 10 ล้านบาทขึ้นไป (ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน) ต้องดำเนินการให้ได้รับใบรับรองระบบคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9000 หรือมาตรฐานสากลอื่นที่เทียบเท่า

1.1.3 ปรับมาตรการส่งเสริมการลงทุนให้สอดคล้องกับข้อตกลงด้านการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศโดยการยกเลิกเงื่อนไขการส่งออกและการใช้ชิ้นส่วนในประเทศ

1.1.4 สนับสนุนการลงทุนเป็นพิเศษในภูมิภาคหรือท้องถิ่นที่มีรายได้ต่ำและมีสิ่งเอื้ออำนวยต่อการลงทุนน้อย โดยให้สิทธิและประโยชน์ด้านภาษีอากรสูงสุด

1.1.5 ให้ความสำคัญกับการส่งเสริมอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อมโดยไม่เปลี่ยนแปลงเงื่อนไขเงินลงทุนขั้นต่ำของโครงการที่จะได้รับการส่งเสริมเพียง 1 ล้านบาท (ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน)

1.1.6 ให้ความสำคัญแก่กิจการเกษตรกรรมและผลิตผลจากการเกษตรกิจการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเทคโนโลยีและทรัพยากร มนุษย์กิจการสาธารณูปโภค สาธารณูปการและบริการ พื้นฐาน กิจการป้องกันและรักษาสิ่งแวดล้อม และอุตสาหกรรมเป้าหมาย

1.2 หลักเกณฑ์การอนุมัติโครงการ ในการพิจารณาความเหมาะสมของโครงการที่ขอรับการส่งเสริมการลงทุน โครงการที่มีเงินลงทุนไม่เกิน 500 ล้านบาท (ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน) จะใช้หลักเกณฑ์พิจารณาอนุมัติโครงการ ดังนี้

1.2.1 จะต้องมีส่วนเพิ่มไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 ของรายได้ ยกเว้นการผลิตผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์และชิ้นส่วน กิจการเกษตรกรรม ผลิตผลจากการเกษตรและโครงการที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบเป็นพิเศษ

1.2.2 มีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนจดทะเบียนไม่เกิน 3 ต่อ 1 สำหรับโครงการริเริ่ม ส่วนโครงการขยายจะพิจารณาตามความเหมาะสมเป็นรายๆ ไป

1.2.3 ใช้กรรมวิธีการผลิตที่ทันสมัยและใช้เครื่องจักรใหม่ ในกรณีที่ใช้เครื่องจักรเก่า จะต้องให้สถาบันที่เชื่อถือได้รับรองประสิทธิภาพและคณะกรรมการให้ความเห็นชอบเป็นพิเศษ

1.2.4 มีระบบป้องกันสภาพแวดล้อมเป็นพืชที่เพียงพอโครงการที่อาจจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมคณะกรรมการจะพิจารณาเป็นพิเศษในเรื่องสถานที่ตั้งและวิธีการจัดการมลพิษ

1.3 โครงการที่มีเงินลงทุนมากกว่า 500 ล้านบาท (ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน) จะใช้หลักเกณฑ์ตามข้อ 1 และจะต้องแนบรายงานศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการตามที่คณะกรรมการกำหนด

1.4 สำหรับกิจการที่ได้รับสัมปทานและกิจการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ คณะกรรมการจะใช้แนวทางการพิจารณาตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2541 และวันที่ 30 พฤศจิกายน พ.ศ.2547 ดังนี้

1.4.1 โครงการลงทุนของรัฐวิสาหกิจตามพระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจปี พ.ศ. 2542 จะไม่อยู่ในข่ายที่จะได้รับการส่งเสริม

1.4.2 โครงการที่ได้รับสัมปทานที่เอกชนดำเนินการ โดยจะต้องโอนกรรมสิทธิ์ให้แก่รัฐ (Build Transfer Operate หรือ Build Operate Transfer) หน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของโครงการดังกล่าว ที่ประสงค์จะให้ผู้ได้รับสัมปทานได้รับสิทธิและประโยชน์การส่งเสริมการลงทุนจะต้องเสนอโครงการให้คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนพิจารณาตั้งแต่เริ่มต้นโครงการก่อนออกประกาศเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมประมูลและในขั้นการประมูลจะต้องมีประกาศระบุโดยชัดเจนว่าเอกชนจะได้รับสิทธิและประโยชน์ใดบ้าง ในหลักการคณะกรรมการจะไม่ให้การส่งเสริมกรณีเอกชนต้องจ่ายผลตอบแทนให้แก่รัฐในการรับสัมปทานเว้นแต่เป็นผลตอบแทนที่สมเหตุสมผลกับการลงทุนที่รัฐใช้ไปในโครงการนั้น

1.4.3 โครงการของรัฐที่ให้เอกชนลงทุนและเป็นเจ้าของ (Build Own Operate) รวมทั้งให้เอกชนเช่าหรือบริหารโดยจ่ายผลตอบแทนให้รัฐในลักษณะค่าเช่าคณะกรรมการจะพิจารณาให้การส่งเสริมตามหลักเกณฑ์ปกติ

1.4.4 การแปรรูปรัฐวิสาหกิจหากจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนจากรัฐ ควรพิจารณาตั้งงบประมาณที่เหมาะสมภายหลังการแปรรูปจากรัฐวิสาหกิจเป็นบริษัทจำกัดตามพระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจปี พ.ศ. 2542 แล้วหากต้องการขยายงานจะขอรับการส่งเสริมได้เฉพาะส่วนที่ลงทุนเพิ่มโดยจะได้รับสิทธิและประโยชน์ตามหลักเกณฑ์ปกติ

1.5 หลักเกณฑ์การถือหุ้นของต่างชาติ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักลงทุนต่างชาติในการลงทุนในกิจการอุตสาหกรรม คณะกรรมการจะผ่อนคลาตามมาตรการจำกัดการถือหุ้น โดยใช้แนวทางการพิจารณา ดังนี้

1.5.1 โครงการลงทุนในกิจการเกษตรกรรม การเลี้ยงสัตว์ การประมง การสำรวจและการทำเหมืองแร่และการให้บริการตามที่ปรากฏในบัญชีหนึ่งท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวปี พ.ศ. 2542 จะต้องมีผู้มีสัญชาติไทยถือหุ้นรวมกันไม่น้อยกว่า ร้อยละ 51 ของทุนจดทะเบียน

1.5.2 โครงการลงทุนในกิจการอุตสาหกรรม อนุญาตให้ต่างชาติถือหุ้นข้างมากหรือ
ทั้งสินได้ไม่ว่าตั้งในเขตใด

1.5.3 เมื่อมีเหตุผลอันสมควร คณะกรรมการอาจกำหนดสัดส่วนการถือหุ้นของ
ต่างชาติเป็นการเฉพาะสำหรับกิจการที่ให้การส่งเสริมบางประเภท

ขณะนี้กรมส่งเสริมการลงทุนได้จัดทำกรอบยุทธศาสตร์ส่งเสริมการลงทุน โดยมุ่งเน้นใน 7
อุตสาหกรรมที่ศักยภาพที่จะสร้างมูลค่าเพิ่มสูง (Value Creation) คือ

1. อุตสาหกรรมสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐาน
2. อุตสาหกรรมที่ใช้วัตถุดิบภายในประเทศ
3. อุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีสูง
4. อุตสาหกรรมฐานความรู้และนวัตกรรม
5. อุตสาหกรรมพื้นฐาน
6. อุตสาหกรรมที่มีมูลค่าเพิ่มสูง
7. อุตสาหกรรมพลังงานทดแทนและสิ่งแวดล้อม

2. กรมศุลกากร

การพัฒนาด้านบริการของศุลกากรในการส่งเสริมการลงทุนที่เป็นประโยชน์ต่อการส่งเสริมการลงทุนในกิจการที่ผลิตสินค้าเพื่อการส่งออก (กรมศุลกากร, 2543) จากแนวทางในการสนับสนุนการส่งเสริมการลงทุนกรมศุลกากรจึงได้จัดวาระการประชุมตามที่กระทรวงการคลังเสนอเมื่อวันที่ 2 กันยายน พ.ศ. 2546 ได้มีการเห็นชอบแนวทางการปรับปรุงโครงสร้างพิกัตอัตราศุลกากร ซึ่งมีกลุ่มสินค้าที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมยานยนต์อยู่ด้วย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการผลิตในประเทศแก้ไขปัญหาความลักลั่นของโครงสร้างภาษีศุลกากรให้มีความสอดคล้องกันระหว่างอุตสาหกรรมค่าน้ำ กลางน้ำและปลายน้ำเตรียมความพร้อมและพัฒนาภาคการผลิตของประเทศให้สอดคล้องกับนโยบายการเปิดการค้าเสรีและยึดหลักการเพิ่มมูลค่า (Value Added Escalation) ตามโครงสร้างการผลิตที่แบ่งออกเป็น 3 ขั้นตอน ได้แก่ วัตถุดิบ สินค้ากึ่งสำเร็จรูปและสินค้าสำเร็จรูป เป็นแนวทางในการปรับปรุงอัตราภาษีอากรตามโครงสร้างเป้าหมาย (ร้อยละ 1 ร้อยละ 5 และร้อยละ 10 ตามลำดับ) ทั้งนี้รายการสินค้าอุตสาหกรรมยานยนต์ที่ปรับปรุงโครงสร้างพิกัตอัตราภาษีศุลกากรมีสาระสำคัญคือ

1. มีการปรับลดอัตราอากรลงทันทีแต่ยังสูงกว่าอัตราอากรตามโครงสร้างอุตสาหกรรมที่กระทรวงการคลังกำหนดได้แก่ ยานยนต์สำหรับขนส่งของ ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานยนต์ เป็นต้น

2. มีการเริ่มปรับลดอัตราอากรลงในอัตราปีละเท่า ๆ กัน และเข้าสู่อัตราอากรตามโครงสร้างอุตสาหกรรมที่กระทรวงการคลังกำหนดในปี พ.ศ. 2548 ได้แก่ เครื่องยนต์สำหรับยานบก ส่วน ประกอบของรถจักรยานยนต์ เป็นต้น

3. มีการปรับลดอัตราอากรให้เป็นการเฉพาะสำหรับสินค้านำเข้ามาเพื่อใช้ผลิตหรือประกอบเป็นส่วนประกอบหรืออุปกรณ์ประกอบของยานยนต์ตามประเภท 87.01 ถึง 87.06 จำนวน 125 ประเภทย่อย โดยปรับลดอัตราอากรเข้าสู่อัตราอากรตามโครงสร้างอุตสาหกรรมที่กระทรวงการคลังกำหนดทันที

4. มีการปรับลดอัตราอากรสำหรับเหล็กและของที่ทำด้วยเหล็กให้เป็นการเฉพาะจำนวน 83 ประเภทย่อยที่นำเข้ามาเพื่อใช้ในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์โดยให้ครอบคลุมถึงอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และชิ้นส่วนของรถจักรยานยนต์

5. มีการปรับลดอัตราอากรแก่ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบไม่ว่าจะเป็นของตามพิกัดประเภทใด (CKD) ที่นำเข้ามาประกอบหรือผลิตเป็นรถยนต์หรือยานยนต์ตามประเภท 87.03 และประเภท 87.04 (เฉพาะรถบรรทุกชนิดแวน ชนิดปิกอัพและรถที่มีลักษณะคล้ายกับรถดังกล่าว) จากอัตราร้อยละ 33 ลดลงเหลืออัตราร้อยละ 30

6. มีการปรับลดอัตราอากรแก่ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบไม่ว่าจะเป็นของตามพิกัดประเภทใด (CKD) ที่นำเข้ามาเพื่อประกอบหรือผลิตแชสชีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้งตามประเภท 87.06 สำหรับรถยนต์หรือยานยนต์ตามประเภท 87.03 รถบรรทุกชนิดแวนและชนิดปิกอัพและรถที่มีลักษณะคล้ายกับรถดังกล่าวตามประเภท 87.04 จากอัตราร้อยละ 33 ลดลงเหลืออัตราร้อยละ 30

7. มีการยกเลิกการจัดเก็บอากรพิเศษ เครื่องยนต์ รถจักรยานยนต์

นโยบายส่งเสริมการลงทุนของรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน

นโยบายการลงทุนจากต่างประเทศของจีนนับเป็นเพียงเป้าหมายขั้นกลางเท่านั้น ไม่ได้เป็นเป้าหมายขั้นสุดท้าย ซึ่งเป้าหมายแท้จริงของรัฐบาลจีนคือ การดูดซับเทคโนโลยีทันสมัยและเรียนรู้ประสบการณ์การบริหารจากบริษัทต่างประเทศให้มากที่สุด เพื่อมาใช้ปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมของประเทศและได้มีการผลักดันการพัฒนาให้เริ่มต้น ณ จุดใดจุดหนึ่งก่อน จากนั้นจึงค่อยกระจายการพัฒนาออกไปยังพื้นที่โดยรอบ ดังนั้นในปี พ.ศ. 2522 รัฐบาลจีนได้ประกาศจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษรวม 4 แห่ง ในเขตชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกเฉียงใต้ ได้แก่ เซินเจิ้น จูไห่ ซานโถว (ซัวเถา) และเฉีเยะเหมิน (ต่อมาในปี พ.ศ. 2531 และ พ.ศ. 2533 ได้ประกาศให้เกาะไหหนานและผู้ต่งเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษเพิ่มขึ้นอีก 2 แห่ง รวมเป็น 6 แห่ง) หลังจากประสบผลสำเร็จในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ ต่อมาในปี พ.ศ. 2527 รัฐบาลเปิดเมืองท่าตามชายฝั่งทะเลตะวันออกอีก 14 เมือง เช่น เทียนสิน กวางโจว ด้าเหลียน ชิงเตา ผู่โจว ฯลฯ เพื่อรองรับการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศ เนื่องจากเมืองท่าเหล่านี้เป็นศูนย์กลางด้านพาณิชย์กรรม ต่อมาได้ขยายพื้นที่การพัฒนาไปยังภูมิภาคอื่น ๆ ของประเทศ

1. นโยบายพื้นฐานของจีนในการส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศ

1.1 นโยบายด้านอุตสาหกรรม

1.1.1 ระเบียบปฏิบัติชั่วคราวและประเภทอุตสาหกรรม ในเดือนมิถุนายนปี พ.ศ.2538 จีนได้กำหนดกฎเกณฑ์และเผยแพร่ระเบียบปฏิบัติชั่วคราวเกี่ยวกับทิศทางการลงทุนของต่างชาติและอุตสาหกรรมหลักที่ลงทุนโดยต่างชาติ เพื่อให้การลงทุนต่างชาติสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศและเพื่อหลีกเลี่ยงการลงทุนที่เปล่าประโยชน์โดยจีนประกาศนโยบายอุตสาหกรรมเพื่อดึงดูดการลงทุนต่างชาติในรูปแบบการผ่อนคลायข้อบังคับเข้มงวดและเพิ่มความโปร่งใสในการดำเนินนโยบาย ระเบียบปฏิบัติดังกล่าวแบ่งอุตสาหกรรมเป็น 4 หมวดได้แก่ อุตสาหกรรมที่ส่งเสริมการลงทุน อุตสาหกรรมที่อนุญาตให้ลงทุนและอุตสาหกรรมที่จำกัดการลงทุนและอุตสาหกรรมที่ห้ามการลงทุน สืบเนื่องจากการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศในเดือนธันวาคมปี พ.ศ. 2540 คณะกรรมาธิการด้านการวางแผน คณะกรรมาธิการด้านการค้าและเศรษฐกิจของประเทศ และหน่วยงานความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการค้าต่างประเทศร่วมกันทบทวนประเภทอุตสาหกรรมหลักที่อนุญาตให้ต่างชาติลงทุนโดยขยายขอบเขตให้กว้างขึ้นครอบคลุมอุตสาหกรรมสำคัญๆ เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการในการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมและ

เป็นการรับเอาเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้รวมทั้งสนับสนุนให้ต่างชาติมาลงทุนในพื้นที่แถบตอนกลางและทางตะวันตกของประเทศ การทบทวนประเภทอุตสาหกรรมหลักครั้งนี้เป็นการส่งเสริมให้นักลงทุนต่างชาติก่อตั้งบริษัทเพื่อการส่งออกอีกด้วย

1.1.2 โครงการลงทุนต่างชาติที่ได้รับการสนับสนุนโครงการลงทุนของต่างชาติประเภทนี้ประกอบด้วย โครงการพัฒนาเทคโนโลยีทางการเกษตรแบบใหม่ การพัฒนาเกษตรกรรมแบบครบวงจร การพลังงาน การขนส่ง การจัดหาวัตถุดิบสำคัญและอุตสาหกรรมวัตถุดิบถึงสำเร็จรูป โครงการลงทุนที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง โครงการผลิตสินค้าเพื่อการส่งออก โครงการลงทุนที่ใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างคุ้มค่าและการนำทรัพยากรกลับมาใช้ใหม่ การอนุรักษ์สภาพแวดล้อมโครงการลงทุนที่สามารถใช้ประโยชน์ของพื้นที่เขตตอนกลางและตะวันตกของประเทศได้อย่างเต็มที่ เป็นต้น ทางการเงินต้องการให้การลงทุนของต่างชาติช่วยปรับปรุงเทคโนโลยีการผลิตแบบดั้งเดิมและปรับโครงสร้างฐานการผลิตแบบเก่า รวมทั้งพัฒนาอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานมากให้สอดคล้องกับนโยบายด้านอุตสาหกรรมของจีน

1.1.3 สำหรับการลงทุนต่างชาติด้านอุตสาหกรรมบริการจะอยู่ในระหว่างการพิจารณาของทางการเงินเพื่อให้ได้ข้อสรุปเกี่ยวกับประสิทธิภาพ การกำหนดกฎหมายและข้อบังคับ ทำให้การพัฒนาเป็นรูปเป็นร่างและค่อย ๆ ขยายกว้างออกไป

1.2 นโยบายการเก็บภาษี จีนใช้นโยบายภาษีที่ค่อนข้างต่ำสำหรับบริษัทต่างชาติและใช้นโยบายภาษีพิเศษสำหรับการลงทุนในอุตสาหกรรมบางประเภทและการลงทุนในเขตที่ได้รับการสนับสนุนโดยรัฐบาล ปัจจุบันภาษีที่จัดเก็บสำหรับบริษัทต่างชาติและเอกชนต่างชาติ (รวมถึงนักลงทุนเชื้อสายจีนจากฮ่องกง มาเก๊าและไต้หวัน) ประกอบด้วย ภาษีเงินได้นิติบุคคล ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา ภาษีรายได้หมุนเวียน (เช่น ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีอุปโภคบริโภคและภาษีการประกอบการ) ภาษีศุลกากร ภาษีที่ดิน ภาษีทรัพยากรธรรมชาติ ภาษีอสังหาริมทรัพย์ในเมือง เป็นต้น

1.2.1 ภาษีเงินได้ (Income Tax)

1.2.1.1 อัตราภาษีเงินได้ รัฐบาลจีนจัดเก็บภาษีเงินได้นิติบุคคลของบริษัทต่างชาติในอัตรากอตร้อยละ 33 แต่จะเรียกเก็บในอัตราร้อยละ 15 สำหรับบริษัทที่อยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษ เขตพัฒนาอุตสาหกรรมไฮเทคและเขตพัฒนาเศรษฐกิจและเทคโนโลยีระดับประเทศและจัด

เก็บภาษีในอัตราร้อยละ 24 สำหรับการลงทุนของต่างชาติในเขตแถบชายฝั่งทะเลและเมืองหลวงของแต่ละมณฑล

1.2.1.2 นโยบายการปรับลดภาษี การลงทุนโดยต่างชาติจะได้รับการยกเว้นภาษีภายในสองปี หลังจากนั้นในช่วง 3 ปีถัดมาจะเก็บภาษีในอัตราร้อยละหนึ่งของอัตราปกติ สำหรับบริษัทต่างชาติที่รัฐบาลสนับสนุนให้ลงทุนในเขตตอนกลางและตะวันตกของจีน หลังจากครบกำหนด 5 ปีแรกที่ได้รับการลดหย่อนหรือยกเว้นภาษี รัฐบาลสามารถขยายระยะเวลาการลดหย่อนภาษีลงครั้งหนึ่งต่อไปอีก 3 ปี นอกจากนี้บริษัทต่างชาติที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงจะได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 2 ปีแรกและเสียภาษีครั้งหนึ่งในช่วง 6 ปีถัดไป

1.2.2 ภาษีรายได้หมุนเวียน (Turnover Tax) ตั้งแต่เดือนมกราคมปี พ.ศ. 2537 จีนได้จัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีอุปโภคบริโภคและภาษีธุรกิจ สำหรับวิสาหกิจการลงทุนโดยต่างชาติที่สอดคล้องกับบริษัทในประเทศ นอกจากนี้บริษัทต่างชาติที่ถ่ายโอนเทคโนโลยีให้แก่จีนและใช้วัตถุดิบรวมทั้งอุปกรณ์ที่ผลิตภายในประเทศจีนจะได้รับการยกเว้นภาษีหรือได้รับการลดหย่อนภาษีเป็นพิเศษ

1.2.3 ภาษีนำเข้า

1.2.3.1 อัตราภาษีศุลกากร ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2534 เป็นต้นมา รัฐบาลจีนได้ปรับลดอัตราภาษีศุลกากรไปแล้ว 8 ครั้ง ปัจจุบันอัตราภาษีศุลกากรอยู่ในระดับเฉลี่ยร้อยละ 16.5

1.2.3.2 การยกเว้นภาษีนำเข้าเครื่องมือ หากบริษัทต่างชาติมีความจำเป็นที่จะต้องนำเข้าเครื่องมือสำหรับการลงทุนที่รัฐให้การส่งเสริม ก็สามารถทำได้โดยได้รับการยกเว้นภาษีนำเข้าและภาษีมูลค่าเพิ่ม

2. นโยบายการสนับสนุนการลงทุนต่างชาติในปัจจุบัน

เพื่อที่จะดึงดูดเงินลงทุนจากต่างชาติจีนได้สนับสนุนการนำเข้าเครื่องมือและเทคโนโลยีที่ทันสมัยผลักดันการปรับเปลี่ยนโครงสร้างอุตสาหกรรมและเทคโนโลยีที่ล้าหน้า ตลอดจนการรักษาเสถียรภาพในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2542 หน่วยงานต่างๆของจีนได้แก่ หน่วยงานเศรษฐกิจและการค้าต่างประเทศ คณะกรรมาธิการวางแผนแห่งชาติ คณะกรรมาธิการ

การเศรษฐกิจและการค้าแห่งชาติ กระทรวงการคลัง ธนาคารกลางของจีน สำนักงานพาณิชย์ศุลกากร สำนักงานภาษีทั่วไปแห่งชาติ สำนักงานแลกเปลี่ยนแห่งชาติและสำนักงานตรวจสอบการเข้าออก ประเทศแห่งชาติได้ร่วมกันกำหนดนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการสนับสนุนการลงทุนต่างชาติ

3. การสนับสนุนการลงทุนต่างชาติในด้านการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรม

3.1 บริษัทต่างชาติที่สนับสนุนการถ่ายทอดเทคโนโลยีแก่จีน หน่วยงานวิจัยและพัฒนาของบริษัทต่างชาติและบริษัทต่างชาติที่ผลิตสินค้าเพื่อการส่งออก หากบริษัทเหล่านี้ต้องการนำเข้าเครื่องมือที่ไม่สามารถผลิตได้ในประเทศจีนหรือผลิตได้แต่มีคุณสมบัติไม่เพียงพอก็สามารถนำเข้าได้โดยไม่ได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากรและภาษีนำเข้าตามที่กำหนดโดยหน่วยงานด้านภาษีของสภาแห่งชาติ

3.2 หากบริษัทต่างชาติที่ได้รับการสนับสนุนการลงทุน ต้องการซื้อเครื่องมือที่ผลิตในประเทศจีนและเครื่องมือดังกล่าวอยู่ในข่ายได้รับการยกเว้นภาษี วิสาหกิจต่างชาติจะได้รับการคืนภาษีมูลค่าเพิ่ม ในกรณีที่วิสาหกิจต่างชาติถ่ายทอดเทคโนโลยีที่สอดคล้องกับนโยบายอุตสาหกรรมของประเทศจีนและผลิตสินค้าที่ใช้เทคโนโลยีสูงก็จะได้รับการยกเว้นภาษีตามข้อกำหนดนี้เช่นกัน

3.3 ในกรณีที่ศูนย์วิจัยและพัฒนาที่จัดตั้งโดยนักลงทุนต่างชาตินำเข้าเครื่องมือซึ่งไม่สามารถผลิตได้ในประเทศจีน รวมถึงเทคโนโลยีสนับสนุนอื่น ๆ จะได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากรและภาษีนำเข้าภายใต้กฎหมายของรัฐ

3.4 การยกเว้นภาษีธุรกิจสำหรับธุรกิจต่างชาติที่ถ่ายทอดเทคโนโลยีให้จีน หากเทคโนโลยีนั้นมีความก้าวหน้าทันสมัยและเป็นที่ต้องการบริษัทต่างชาติจะได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้

3.5 หากค่าใช้จ่ายในการพัฒนาทางเทคนิคของบริษัทต่างชาติเพิ่มขึ้น 10% จากปีที่แล้ว บริษัทต่างชาติจะได้รับอนุมัติให้นำค่าใช้จ่ายดังกล่าวจำนวนครั้งหนึ่งไปใช้หักเป็นค่าใช้จ่ายในการคำนวณภาษีในปีปัจจุบัน

3.6 เพื่อที่จะขยายการส่งออกสินค้าที่ผลิตโดยบริษัทต่างชาติ บริษัทต่างชาติที่จัดตั้งก่อนปี พ.ศ. 2536 จะได้รับการอนุมัติให้ส่งออกสินค้า

4. การลดภาระทางการเงินสำหรับบริษัทต่างชาติ

4.1 บริษัทต่างชาติที่นำเงินทุนเข้ามาหมุนเวียนในประเทศจีน สามารถกู้ยืมเงินในรูปสกุลเงินหยวนจากธนาคารของจีนได้ โดยสถาบันการเงินต่างประเทศหรือสถาบันการเงินของต่างชาติในจีนเป็นผู้ค้ำประกันหรือใช้เงินลงทุนในรูปเงินตราต่างประเทศเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกัน เงินกู้ยืมในรูปสกุลหยวนของบริษัทต่างชาติจะต้องสอดคล้องกับนโยบายด้านอุตสาหกรรมของจีน เงินกู้ยืมดังกล่าวจะต้องนำไปใช้เป็นการลงทุนในการซื้อเครื่องมือเครื่องจักรหรือใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนมิใช่เพื่อการซื้อขายแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

4.2 กองทุนพิเศษเพื่อการลงทุนด้านอุตสาหกรรม ก่อตั้งขึ้นเพื่อบรรเทาการขาดแคลนเงินทุนของผู้ถือหุ้นชาวจีนเมื่อบริษัทต้องการเพิ่มทุน ขณะเดียวกันก็อนุญาตให้ธนาคารพาณิชย์จีนให้สิทธิพิเศษในการปล่อยเงินกู้แก่ผู้ถือหุ้นชาวจีนก่อน ในกรณีที่มีการเพิ่มทุนโดยผู้ถือหุ้นต่างชาติในวิสาหกิจร่วมทุนระหว่างจีนและต่างชาติต้องการเพิ่มทุน

4.3 อนุญาตให้บริษัทต่างชาติที่ลงทุนในประเทศจีนสามารถกู้ยืมเงินกับสาขาต่างประเทศของธนาคารจีนด้วยการจำนองทรัพย์สินในต่างประเทศของบริษัทและจะได้รับเงินกู้ผ่านทางสาขาต่างประเทศหรือสาขาในประเทศของธนาคารพาณิชย์จีน

4.4 วิสาหกิจต่างชาติที่ดำเนินตามเงื่อนไขต่าง ๆ สามารถขอจำหน่ายหุ้นประเภท A หรือประเภท B

4.5 เพื่อให้เป็นไปตามหลักการ “การสร้างสรรคและความปลอดภัย” จะต้องมีการจัดการเรื่องประกันภัยสำหรับนักลงทุนต่างชาติ ตัวอย่างเช่น การประกันความปลอดภัยทางการเมืองสำหรับนักลงทุนต่างชาติที่ลงทุนในด้านพลังงานและการคมนาคมขนส่งที่ได้รับการสนับสนุนอย่างจริงจังจากรัฐ

5. การสนับสนุนให้นักลงทุนต่างชาติหันมาลงทุนในเขตตอนกลางและตะวันตก

5.1 ประเภทอุตสาหกรรมที่ได้รับอนุมัติให้ส่งเสริมการลงทุนแก่ต่างชาติในพื้นที่ตอนกลางและทางตะวันตกของประเทศสามารถได้รับอนุมัติเพิ่มเติมหลังจากได้รับการเห็นชอบจากรัฐบาลกลาง โครงการลงทุนต่างๆ จะได้รับการดูแลและส่งเสริมเช่น ได้รับการยกเว้นภาษีสำหรับเครื่องมือ

ที่ต้องนำเข้าจากต่างประเทศ ในกรณีที่ไม่สามารถผลิตได้ในประเทศจีนหรือไม่เป็นไปตามที่ต้องการ รวมถึงการนำเข้าเทคโนโลยีและอุปกรณ์ต่าง ๆ ซึ่งได้รับการยกเว้นภาษีตามกฎหมายของรัฐ

5.2 การปรับปรุงแก้ไขเงื่อนไขต่างๆเกี่ยวกับการลงทุนของต่างชาติในเขตภาคกลางและตะวันตก รวมทั้งขยายขอบเขตการลงทุนเพื่อดึงดูดการลงทุนต่างชาติ ตลอดจนเพิ่มเขตการถือหุ้นสำหรับนักลงทุนต่างชาติในการจัดตั้งบริษัทในพื้นที่เขตภาคกลางและตะวันตก

5.3 เพื่อเป็นการสนับสนุนบริษัทต่างชาติในเขตภาคกลางและตะวันตก ภายหลังจากนโยบายภาษีอัตราพิเศษสิ้นสุดลง รัฐจะเก็บภาษีธุรกิจเงินได้ในอัตราต่ำสุด 15% เป็นเวลา 3 ปี

5.4 หากบริษัทต่างชาตินำเงินกลับไปลงทุนอีกครั้งหนึ่งในเขตตอนกลางและตะวันตก และจำนวนเงินลงทุนดังกล่าวมากกว่า 25% ของมูลค่าเงินลงทุนรวมทั้งหมด บริษัทนั้นจะได้รับสิทธิพิเศษเช่นเดียวกับบริษัทต่างชาติ

5.5 อนุญาตให้นักลงทุนต่างชาติในเขตชายฝั่งทะเลตะวันออกหันมาลงทุนยังเขตภาคกลางและตะวันตก ทั้งในรูปแบบการลงทุนด้วยเงินทุนต่างชาติและการร่วมลงทุน

5.6 อนุญาตให้เขตปกครองตนเอง เทศบาลนครและรัฐบาลกลางของแต่ละมณฑลในเขตภาคกลางและตะวันตกเลือกสร้างเขตพื้นที่พัฒนาขึ้นในเมืองหลวงของแต่ละมณฑล เพื่อยื่นขอให้เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจและเทคโนโลยีแห่งชาติ

6. ปรับปรุงระบบการบริหารและการบริการสำหรับบริษัทต่างชาติ

6.1 ปรับปรุงรายการประเภทอุตสาหกรรมที่ส่งเสริมการลงทุนจากต่างชาติให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศและเป็นไปตามระยะเวลาที่เหมาะสม เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายเปิดเสรีการลงทุนจากต่างชาติ ทางการเงินจะต้องลดจำนวนโครงการที่กำหนดให้ชาวจีนเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ แต่ยังไม่อนุญาตให้ต่างชาติลงทุนฝ่ายเดียวสำหรับบริษัทดังกล่าวข้างต้น

6.2 โครงการลงทุนจากต่างชาติทั้งหมดที่ได้รับการสนับสนุนจะต้องผ่านการเห็นชอบจากคณะกรรมการจังหวัดและรายงานตรงต่อคณะกรรมการวางแผนแห่งรัฐ คณะกรรมการเศรษฐกิจการค้าแห่งรัฐและหน่วยงานด้านเศรษฐกิจและการค้าต่างประเทศเพื่อบันทึกเป็นข้อมูล ภายหลัง

ทั้งสามหน่วยงานของรัฐได้รับรายงานแล้วจะต้องให้คำตอบภายใน 1 เดือน ในกรณีที่มียุทธศาสตร์หรือข้อสงสัยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและรัฐบาลท้องถิ่นจะต้องเร่งติดตามกระบวนการพิจารณาและปฏิบัติงานให้สำเร็จลุล่วงด้วยดี

6.3 ปรับปรุงระบบเครือข่ายการตรวจสอบใบแจ้งด้านศุลกากรให้สมบูรณ์และมีประสิทธิภาพรวมทั้งระยะเวลาในการตรวจสอบ บริษัทต่างชาติสามารถเปลี่ยนเงินฝากบัญชีสกุลเงินต่างประเทศเป็นบัญชีฝากประจำในวงเงินที่กำหนด

6.4 ลดข้อบังคับที่เข้มงวดแก่บริษัทต่างชาติในการนำเข้าเครื่องมือและปรับปรุงวิธีการประเมินราคาให้เหมาะสม ปรับปรุงหน่วยงานศุลกากรเพิ่มประสิทธิภาพและเร่งรัดขั้นตอนในการเก็บภาษีศุลกากรยกเลิกกระบวนการที่ไม่เป็นธรรมต่าง ๆ ต่อบริษัทต่างชาติ

6.5 บริษัทต่างชาติที่ได้รับสิทธิในการใช้ที่ดินจากการซื้อมา ไม่จำเป็นต้องเสียค่าธรรมเนียมการใช้ที่ดินนั้น

6.6 การดำเนินนโยบายและการบังคับใช้กฎข้อบังคับเกี่ยวกับบริษัทต่างชาติจะต้องโปร่งใส รวมทั้งปรับปรุงนโยบายและข้อบังคับที่ไม่เอื้อต่อการดึงดูดเงินทุนต่างชาติให้มีความสมบูรณ์ขึ้น

7. นโยบายสนับสนุนการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์

รัฐบาลจีนเริ่มมีนโยบายอุตสาหกรรม สำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์อย่างจริงจังเป็นครั้งแรกในปี พ.ศ. 2537 ซึ่งมีความแตกต่างจากนโยบายเดิม 3 ด้านคือ

7.1 การรวมตัวของกลุ่มผู้ประกอบการยานยนต์ให้เหลือน้อยราย คล้ายคลึงกับกรณี Big Three ในสหรัฐอเมริกา โดยมีข้อเสนอให้เกิด Big Three, Mini Three โดย Big Three ประกอบไปด้วย FAW Shanghai-VW และ Dongfeng ส่วน Mini Three ประกอบไปด้วย Beijing Jeep Tianjin Auto และ Guangzhou Peugeot วัตถุประสงค์ของการรวมผู้ประกอบการเพื่อจัดการผลิตแบบไม่ประหยัดต่อขนาดและสินค้าที่ไม่ได้ตามคุณภาพพร้อมกับยกระดับอุตสาหกรรม

7.2 เพื่อปกป้องอุตสาหกรรมภายในประเทศและผู้ร่วมทุนกับจีน จากการแข่งขันจากต่างประเทศโดยการจัดทำระบบโควต้าและภาษีนำเข้าอัตราร้อยละ 80-100 สำหรับรถยนต์และชิ้นส่วน ขณะเดียวกันบริษัทต่างชาติที่ร่วมทุนกับจีนสามารถมีสัดส่วนความเป็นเจ้าของได้ไม่เกินร้อยละ 50 เพื่อให้ผู้ลงทุนด้านจีนมีอำนาจการต่อรองและการจัดการ อีกทั้งยังมีการกำหนดอัตราขั้นต่ำของส่วนประกอบภายในประเทศ (Local Content) สำหรับผู้ประกอบการต่างประเทศที่ลงทุนไม่ต่ำกว่าร้อยละ 40

7.3 บริษัทร่วมทุนต่างประเทศถูกบังคับให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีแก่ผู้ร่วมทุนท้องถิ่น และต้องมีการจัดตั้งศูนย์การฝึกอบรมแรงงานจีน

การลงทุนทางตรงจากญี่ปุ่นในอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน

การลงทุนในต่างประเทศของญี่ปุ่นส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในสหรัฐอเมริกา ตามด้วยจีน EU ละตินอเมริกาและเอเชียตะวันออก ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนภาคการผลิตเช่น การผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้า เคมีภัณฑ์และอุปกรณ์ขนส่ง ตามลำดับ ประเทศไทยเป็นประเทศในกลุ่มอาเซียนที่ญี่ปุ่นมีการลงทุนสูงสุดส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในอุปกรณ์ขนส่ง จากสถิติกระทรวงการคลังญี่ปุ่นการลงทุนในต่างประเทศปีงบประมาณ พ.ศ. 2547 (เม.ย. พ.ศ. 2547 ถึง มี.ค. พ.ศ. 2548) มีมูลค่าทั้งสิ้น 35,548 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับกลุ่มประเทศอาเซียนมูลค่าการลงทุนไทยถือเป็นอันดับ 1 (1,184 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรือร้อยละ 3.3 ของการลงทุนในต่างประเทศทั้งหมดโดยเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าถึงร้อยละ 88) รองลงมาได้แก่ สิงคโปร์ (715 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรือร้อยละ 2 ของการลงทุนในต่างประเทศทั้งหมด) (ตารางที่ 17)

1. การลงทุนของประเทศญี่ปุ่นในประเทศไทย

การลงทุนจากประเทศญี่ปุ่นที่ได้รับการส่งเสริมจากกรมส่งเสริมการลงทุนของไทย แสดงให้เห็นว่านักลงทุนญี่ปุ่นได้ถือครองการลงทุนอันดับหนึ่งในไทย ทั้งในส่วนของมูลค่าการลงทุนและจำนวนโครงการตลอดระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา มีสัดส่วนประมาณร้อยละ 40 ของมูลค่าการลงทุนจากต่างประเทศทั้งหมดและในช่วง 2-3 ปีมานี้มีโครงการลงทุนของญี่ปุ่นจำนวนมากที่ได้รับการส่งเสริมส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในสาขาผลิตภัณฑ์โลหะ เครื่องจักรและอุปกรณ์ขนส่ง เนื่องจากการขยายฐานการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยทั้งจากกลุ่มโตโยต้า นิสสันและฮอนด้า สาขาอื่นที่สำคัญได้แก่ ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ เคมีภัณฑ์และพลาสติก ในช่วงปี พ.ศ. 2543 ถึง พ.ศ. 2548

การลงทุนญี่ปุ่นในไทยจะเป็นโครงการขายของบริษัทที่เข้ามาลงทุนอยู่ก่อนแล้วประมาณกว่าร้อยละ 60 ของโครงการทั้งหมด สำหรับการส่งออกของโครงการญี่ปุ่นในช่วงปี พ.ศ. 2543 ถึง พ.ศ. 2545 มีโครงการส่งออกตั้งแต่ร้อยละ 80 ขึ้นไป แต่ในช่วงปี พ.ศ. 2546 ถึง พ.ศ. 2548 ลดลงร้อยละ

ตารางที่ 17 สถิติการลงทุนในต่างประเทศของญี่ปุ่นแยกเป็นรายประเทศตั้งแต่ปีงบประมาณญี่ปุ่น ปี พ.ศ. 2543 ถึง พ.ศ. 2547

(หน่วย: 100 ล้านบาท)

ประเทศ	2543	2544	2545	2546	2547
สหรัฐอเมริกา	12,349 (25.18)	6,461 (20.00)	8,215 (22.29)	10,577 (29.30)	4,677 (13.16)
จีน	1,008 (2.06)	1,453 (4.50)	1,776 (4.82)	3,143 (8.71)	4,567 (12.85)
ไทย	932 (1.90)	884 (2.74)	504 (1.37)	629 (1.74)	1,184 (3.33)
สิงคโปร์	4,571 (9.32)	1,147 (3.55)	752 (2.04)	322 (0.89)	715 (2.02)
อินโดนีเซีย	420 (0.86)	627 (1.94)	529 (1.44)	648 (1.80)	311 (0.87)
รวมทุกประเทศ	49,034	32,297	36,858	36,092	35,548

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือ ค่าร้อยละ

ที่มา: กระทรวงการคลังประเทศญี่ปุ่น (2547)

40-45 ของโครงการทั้งหมด โครงการต่างประเทศที่ได้รับการส่งเสริมยังคงเป็นญี่ปุ่น ซึ่งการลงทุนคิดเป็นร้อยละ 45 ของจำนวนโครงการต่างประเทศที่ได้รับอนุมัติทั้งหมด ซึ่งจำนวนโครงการใกล้เคียงกับปี พ.ศ. 2547 แต่มูลค่าการลงทุนเพิ่มขึ้นร้อยละ 36 เนื่องจากมีโครงการขนาดใหญ่ที่ได้รับการอนุมัติถึง 21 โครงการ โดย 8 โครงการที่มีมูลค่าการลงทุนสูงสุดเป็นโครงการที่เกี่ยวกับกิจการรถยนต์ทั้งสิ้น การลงทุนจากประเทศญี่ปุ่นในประเทศไทยยังคงมีการลงทุนสูงสุด ซึ่งการพิจารณาในการยื่นคำขอเพื่อการอนุมัติการส่งเสริมการลงทุนสามารถแบ่งได้ออกเป็น 2 ขั้นตอนคือ

ขั้นคำขอ: จำนวนโครงการลงทุนจากญี่ปุ่นที่ยื่นขอรับการส่งเสริมการลงทุนในปีพ.ศ. 2548 มีทั้งสิ้น 387 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 45.6 ของจำนวนโครงการที่ยื่นขอรับการส่งเสริมจากต่างประเทศทั้งหมดเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.8 จากปีก่อนหน้าและมีมูลค่าการลงทุน 175,314.2 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 35 ของมูลค่าการลงทุนจากต่างประเทศทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากปีที่แล้วถึงร้อยละ 72.1 จากภาพรวมตั้งแต่ปีพ.ศ. 2543 ถึง พ.ศ. 2548 แสดงว่ามีการลงทุนจากประเทศญี่ปุ่นอย่างต่อเนื่อง (ตารางที่ 18)

ตารางที่ 18 การลงทุนจากประเทศญี่ปุ่นในประเทศไทยที่ยื่นขอรับการส่งเสริมตั้งแต่ พ.ศ. 2543 ถึง พ.ศ.2548

ปี	จำนวนโครงการ	มูลค่าการลงทุน (ล้านบาท)	อัตราเปลี่ยนแปลง ของมูลค่าการลงทุน	จำนวนโครงการที่ ส่งออก 80%
2543	275	103,130.2	88.39	159
2544	275	59,237.0	-42.6	131
2545	251	71,880.5	21.3	120
2546	316	106,374.1	48.0	124
2547	340	101,855.6	-4.2	137
2548	387	175,314.2	72.1	106

ที่มา: กรมส่งเสริมการลงทุน (2548)

ขั้นอนุมัติ: จำนวนโครงการลงทุนจากญี่ปุ่นที่ได้รับอนุมัติให้การส่งเสริมในปี พ.ศ.2548 มีทั้งสิ้น 354 โครงการคิดเป็นร้อยละ 45 ของจำนวนโครงการต่างประเทศที่ได้รับอนุมัติทั้งหมด โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จากปีที่แล้วมีมูลค่าการลงทุนทั้งสิ้น 171,796.4 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 52.7 เพิ่มขึ้นจากปีที่แล้วร้อยละ 36.4 จากภาพรวมตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543 ถึง พ.ศ. 2548 ปีมีโครงการและมูลค่าการลงทุนที่ได้รับอนุมัติสูงที่สุดเช่นเดียวกับคำขอรับการส่งเสริม (ตารางที่ 19)

2. การลงทุนของประเทศญี่ปุ่นในสาธารณรัฐประชาชนจีน

การลงทุนจากประเทศญี่ปุ่นที่ได้รับการส่งเสริมจากกรมส่งเสริมการลงทุนของจีนได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องหลังจากที่จีนเปิดเสรี ส่งผลให้ตัวเลขการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (FDI) ใน

ประเทศจีนมีมูลค่าสูงถึง 60,600 ล้านดอลลาร์ฯ เพิ่มขึ้นร้อยละ 13.3 เมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2546 โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นการลงทุนจากประเทศญี่ปุ่นในอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งมีการตั้งบริษัทผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนในจีนกว่า 200 บริษัท เนื่องจากประเทศจีนมีศักยภาพการผลิตอยู่ในระดับสูงมีค่ายรรยงระดับโลกจำนวนมากเข้าไปลงทุนและขยายฐานการผลิต ค่ายรรยงต่างประกาศโครงการใหญ่ ๆ ถึงเม็ดเงินมหาศาลที่จะลงทุนในจีน ตลอดจนเป้าหมายในการแย่งส่วนแบ่งตลาดให้ได้มากกว่าร้อยละ 20

ตารางที่ 19 การลงทุนจากประเทศญี่ปุ่นในประเทศไทยได้รับการอนุมัติตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543 ถึง พ.ศ. 2548

ปี พ.ศ.	จำนวนโครงการ	มูลค่าการลงทุน (ล้านบาท)	อัตราเปลี่ยนแปลง ของมูลค่าการลงทุน
2543	282	107,381.9	298.9
2544	257	83,368.8	-22.4
2545	215	38,398.3	-53.9
2546	260	97,596.9	154.2
2547	350	125,931.8	29.0
2548	354	171,796.4	36.4

ที่มา: กรมส่งเสริมการลงทุน (2548)

ส่วนกำลังการผลิตรถยนต์ทั้งหมดสูงถึง 87 ล้านคัน โดยเป้าหมายการลงทุนของบริษัทยานยนต์ชั้นนำของญี่ปุ่นเช่น โตโยต้า ฮุนได และนิสสัน ได้เข้ามาตั้งฐานการผลิตทั้งหมดแล้ว ซึ่งการลงทุนส่วนใหญ่จะได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลจีนโดยจะลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษเช่น ชงฉิน ฮูเป่ย์ เทียนจินและกวางโจว

ในปี พ.ศ.2547 มีบริษัทต่างชาติได้รับการอนุมัติการลงทุนในจีนสูงถึง 43,664 ราย คิดเป็นอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.29 เมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ.2546 โดยสาขาอุตสาหกรรมที่ญี่ปุ่นมาลงทุนมากที่สุดคือ สาขาอุตสาหกรรมยานพาหนะและการขนส่ง ซึ่งมีการลงทุนในปี พ.ศ.2547 มูลค่า 1,795 ล้านเยน เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ.2546 ร้อยละ 87.36 (ตารางที่ 20) สำหรับนักลงทุนจากประเทศญี่ปุ่นที่เข้ามาสร้างฐานการผลิตในจีนทำให้รัฐบาลของประเทศจึงได้สนับสนุนให้มีการควบกิจการ (Merge) ระหว่างบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศกับบริษัทต่างประเทศ

เช่น บริษัท Guangzhou Aeolus Motor Co.,Ltd ซึ่งเป็นการร่วมทุนระหว่างบริษัท Nissan Motor Co.,Ltd ของญี่ปุ่นกับบริษัท Dongfeng Motor Co.,Ltd ของจีนและTianjin FAW Xiali Automobile Co.,Ltd ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนกับ Toyota Motor ของญี่ปุ่น

ตารางที่ 20 เงินทุนโดยตรงจากประเทศญี่ปุ่นโดยแยกตามสาขาอุตสาหกรรมของสาธารณรัฐประชาชนจีน

(หน่วย: 100 ล้านดอลลาร์)

สาขาอุตสาหกรรม	2546	2547	ร้อยละ
เกษตรและเกษตรแปรรูป	138	113	-18.11
อุตสาหกรรมเบาและสิ่งทอ	114	120	5.26
เชื้อกระดาษ	6	61	9.16
เคมีภัณฑ์	280	303	8.21
โลหะ	177	426	140.67
เครื่องจักรอุปกรณ์	399	461	15.53
ผลิตภัณฑ์ไฟฟ้า	497	506	1.81
ยานพาหนะและการขนส่ง	958	1,795	87.36
อื่น ๆ	204	282	38.23
รวม	2,733	4,066	

ที่มา: กระทรวงอุตสาหกรรมประเทศญี่ปุ่น (2547)

ดังนั้นจากการศึกษาสภาพทั่วไป โครงสร้างการผลิตยนต์ ตลอดจนนโยบายส่งเสริมการลงทุนของประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยอ้างอิงกับทฤษฎีการลงทุนระหว่างประเทศของโคจิม่าที่ประกอบด้วยปัจจัยที่เป็นสิ่งจูงใจในการลงทุนคือ ปัจจัยด้านทรัพยากร (Resource Oriented) ปัจจัยทางด้านตลาด (Market Oriented) ปัจจัยทางการลงทุน (Investment Incentive) และปัจจัยทางด้านแรงงาน (Labor Oriented) สามารถสรุปประเด็นที่สำคัญได้ดังนี้

สรุปประเด็นสำคัญสภาพทั่วไปของปัญหาของประเทศไทย

ประเทศไทยได้รับการลงทุนจากประเทศญี่ปุ่นในอุตสาหกรรมยานยนต์เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องหลังจากภาวะวิกฤติเศรษฐกิจ เนื่องจากประเทศไทยต้องมีการปรับปรุงนโยบายส่งเสริม

การลงทุนใหม่ไม่ว่าจะเป็นนโยบายทางด้านภาษีเกี่ยวกับการนำเข้าของรถยนต์ การประกาศยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศและการประกาศยกเลิกห้ามจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับการฟื้นฟูอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศ ซึ่งปัจจัยดังกล่าวเป็นสิ่งจูงใจให้บริษัทรถยนต์จากญี่ปุ่นได้พิจารณาเข้ามาลงทุนในไทยเพิ่มสูงขึ้น: Resource Oriented

โครงสร้างการผลิตรถยนต์ของประเทศไทยได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐให้มีการจัดตั้งกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ขึ้นเพื่อที่จะรองรับการขยายตัวการลงทุนจากประเทศญี่ปุ่น ซึ่งประกอบไปด้วยผู้ผลิตสองส่วนคือ กลุ่มผู้ผลิตประกอบรถยนต์และกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ส่งผลให้ญี่ปุ่นเข้ามาตั้งฐานการผลิตในประเทศไทย ตลอดจนการก้าวไปสู่ศูนย์วิจัยพัฒนาต่อไป ทำให้ไทยต้องปรับเปลี่ยนในการผลิตเป็นการผลิตเพื่อการส่งออกมากขึ้นและรถยนต์ที่ประเทศไทยสามารถผลิตและส่งออกได้มากที่สุดคือ รถกระบะ ซึ่งเป็นความได้เปรียบของไทยในตลาดโลก: Market Oriented และ Labor Oriented

ปัจจุบันบริษัทรถยนต์ในประเทศไทยมีหลายบริษัท ซึ่งเป็นกลุ่มบริษัทรถยนต์จากประเทศญี่ปุ่นได้แก่ โตโยต้า ฮอนด้า อีซูซุ นิสสัน ฯลฯ ได้เข้ามาจัดตั้งโรงงานการผลิตโดยมีบริษัทประกอบรถยนต์รวม 16 แห่งและเป็นบริษัทที่บริหารโดยญี่ปุ่นถึง 9 แห่ง มีกำลังการผลิตร้อยละ 70 ของการผลิตรถยนต์ทั้งหมด โดยปัจจัยที่เป็นสิ่งจูงใจที่สำคัญคือ ประเทศไทยมีโครงสร้างทางเศรษฐกิจพื้นฐาน (Infrastructure) ที่เพียงพอและโครงสร้างการผลิตรถยนต์ของไทยที่เอื้อต่อการลงทุนจากญี่ปุ่นคือ บริษัทญี่ปุ่นที่เข้ามาลงทุนตั้งแต่เริ่มแรกส่วนใหญ่จะเน้นการประกอบรถกระบะ ซึ่งก็เป็นอีกปัจจัยที่สนับสนุนการลงทุนจากญี่ปุ่น: Investment Incentive

สรุปประเด็นสำคัญสภาพทั่วไปของปัญหาของสาธารณรัฐประชาชนจีน

พัฒนาการของอุตสาหกรรมยานยนต์ของจีนได้มีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง โดยรัฐบาลได้เข้ามาสนับสนุนโดยกำหนดนโยบายการลงทุนใหม่ เพื่อให้เป็นสิ่งจูงใจของการลงทุนจากประเทศญี่ปุ่น กล่าวคือ นโยบายการเปิดประเทศโดยเปิดเสรีในการจัดตั้งโรงงานการผลิต การเปลี่ยนแปลงมาตรการภาษีของการผลิตรถยนต์ การสนับสนุนให้บริษัทรถยนต์ของจีนควบรวมกับบริษัทรถยนต์จากต่างประเทศเพื่อให้เกิดการพัฒนาและการเรียนรู้เทคโนโลยี จึงทำให้การผลิตรถยนต์เพื่อทดแทนการนำเข้า กลายเป็นการผลิตเพื่อการส่งออกทันที: Resource Oriented

โครงสร้างการผลิตของจีนในช่วงก่อนการเปิดเสรี จีนสามารถผลิตรถยนต์โดยมี 3 บริษัทหลัก ๆ ของจีนทำการผลิตและการผลิตส่วนใหญ่จะเป็นการเพื่อใช้ในประเทศเท่านั้น ซึ่งโครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์ของจีนจะประกอบไปด้วย ผู้ผลิตประกอบรถยนต์รายใหญ่ไม่กี่ราย แต่จะมีผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์รายย่อยตามมณฑลต่าง ๆ จำนวนมากที่ผลิตชิ้นส่วนแล้วส่งต่อไปให้กับบริษัทประกอบรถยนต์รายใหญ่ที่เกิดจากการร่วมทุนของบริษัทรถยนต์โดยเฉพาะ ซึ่งเป็นสิ่งจูงใจให้บริษัทรถยนต์จากต่างประเทศเข้ามาลงทุนมากขึ้น เนื่องจากการผลิตใช้ต้นทุนต่ำและสามารถผลิตชิ้นส่วนแล้วส่งต่อไปประกอบในประเทศได้ทันทีโดยเน้นการผลิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคล:

Market Oriented และ Labor Oriented

หลังจากจีนเปิดประเทศเพื่อสนับสนุนการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ซึ่งเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมเป้าหมายของจีน โดยรัฐบาลได้ใช้กลยุทธ์ในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษตามชายฝั่งทะเลตะวันออกเพียง 14 มณฑล ทำให้บริษัทรถยนต์จากต่างประเทศมีแรงจูงใจเข้ามาลงทุนในจีนอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับการเข้าร่วมเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลกทำให้จีนต้องปรับนโยบายทางการค้าตามข้อตกลง เช่น เรื่องภาษีนำเข้ารถยนต์ที่ลดลง ซึ่งเอื้อประโยชน์ต่อผู้ผลิตจากต่างประเทศในการนำเข้ารถยนต์ประกอบสำเร็จรูปและชิ้นส่วนรถยนต์ที่ไม่สามารถผลิตเองได้ในจีน ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ของจีนนั้นขยายตัวอย่างรวดเร็ว: Investment Incentive