

**ปัจจัยที่ส่งผลต่อการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ
ในอุตสาหกรรมยานยนต์ของอาเซียน -5
Factors Affecting Foreign Direct Investment
in Automotive Industry of ASEAN -5**

ภาณุมาศ ตู้ตาจอม¹

Panumas Tooaytajom

สุพรรณิกา ลือชาธรมี²

Supanika Leurcharusmee

ปิยะลักษณ์ พุทธวงศ์³

Piyaluk Buddhawongsa

บทคัดย่อ

การศึกษานี้ใช้ Eclectic theory เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเข้ามาลงทุนโดยตรงในอุตสาหกรรมยานยนต์ของอาเซียนใน 5 ประเทศที่ผลิตรถยนต์ ได้แก่ อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ ไทย และเวียดนาม โดยใช้ข้อมูลรายปี ตั้งแต่ปี พ.ศ.2547-2557 เป็นการศึกษาเชิงประจักษ์ โดยใช้แบบจำลอง Dynamic panel data ด้วยวิธี Blundell and Bond (1995) เพื่อประมาณค่าของผลกระทบของปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจของบริษัทต่างชาติในการเข้ามาลงทุนโดยตรงในอุตสาหกรรมยานยนต์ของอาเซียน ซึ่งประกอบไปด้วย ปัจจัยขนาดของตลาด ความมีประสิทธิภาพ ทรัพยากรในการผลิต และนโยบายของรัฐบาล

จากการศึกษา พบว่า ปัจจัยที่ส่งผลเชิงบวกต่อการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมยานยนต์ในอาเซียนมากที่สุด คือ โครงการรถยนต์คันแรกของไทย การเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยน การเจริญเติบโตของยอดจำหน่าย

¹ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Faculty of Economics, Chiang Mai University

² อาจารย์ประจำคณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Lecturer, Faculty of Economics, Chiang Mai University

³ รองศาสตราจารย์ประจำคณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Associate Professor, Faculty of Economics, Chiang Mai University

ยานยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศ และการเจริญเติบโตของปริมาณก๊าซธรรมชาติที่ผลิตได้ สำหรับปัจจัยที่ส่งผลเชิงลบต่อการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมยานยนต์ในอาเซียนมากที่สุด คือ เหตุการณ์อุทกภัยในไทยและการเปลี่ยนแปลงของอัตราภาษีนิติบุคคล นอกจากนี้ปัจจัยบางตัวส่งผลเชิงบวกต่อการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมยานยนต์ในอาเซียนเฉพาะในระยะสั้นเท่านั้น เช่น โครงการรถยนต์คันแรกของไทย ทำให้การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมยานยนต์ในอาเซียนเพิ่มขึ้นทันทีในปีที่เริ่มโครงการ แต่ทำให้การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมยานยนต์ในอาเซียนในปีถัดไปลดลง เมื่อประเมินรูปแบบการเจริญเติบโตของการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมยานยนต์ในช่วงที่ทำการศึกษา พบว่า หากประเทศใดมีการเจริญเติบโตของการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศสูง ในปีถัดไปอัตราการเจริญเติบโตของการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมยานยนต์ก็จะลดลง ดังนั้นผลการศึกษานี้จึงสามารถอธิบายรูปแบบของการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมยานยนต์ของอาเซียนได้

การศึกษานี้ เป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ต่างชาติในการวางแผนเลือกเข้ามาลงทุนโดยตรงในอุตสาหกรรมยานยนต์ในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน รวมถึงเป็นแนวทางให้ภาครัฐสามารถลำดับความสำคัญของนโยบายที่จะนำมาใช้ในการส่งเสริมการลงทุนโดยตรงในอุตสาหกรรมยานยนต์จากผู้ประกอบการยานยนต์ต่างชาติ

คำสำคัญ: อุตสาหกรรมยานยนต์ การลงทุนโดยตรง อาเซียน

Abstract

This study applies the Eclectic Theory to investigate factors determining foreign direct investment (FDI) in the automotive industry of five ASEAN countries, including Indonesia, Malaysia, Philippines, Thailand, and Vietnam using annual data from 2004 to 2014.

For the empirical study, the dynamic panel data method developed by Blundell and Bond (1995) was used to estimate the impacts of FDI determinants, including market-seeking, efficiency-seeking, resource-seeking factors, and government policies.

The results showed that factors with the highest positive impacts on the FDI were the first-car tax refund policy in Thailand, the change of exchange

rate, the growth of domestic automobile sales, and the growth of gross natural gas production. Factors with the highest negative impacts on the FDI were the flood in Thailand and the change in the corporate tax rate. Some positive determinants of the FDI can be temporary. Specifically, the results showed that some factors with an immediate positive impact on the FDI, such as the first-car tax refund policy, had a negative impact on the following year. Moreover, the results showed that a country with high FDI growth in the current year tended to have lower FDI growth in the following year. This study captures pattern of growth FDI in the automotive industry across countries in ASEAN.

This study benefits the planning of foreign entrepreneurs in the automotive industry to invest in ASEAN countries. It also provides a guideline for the government to prioritize policies to encourage FDI in the automotive industry.

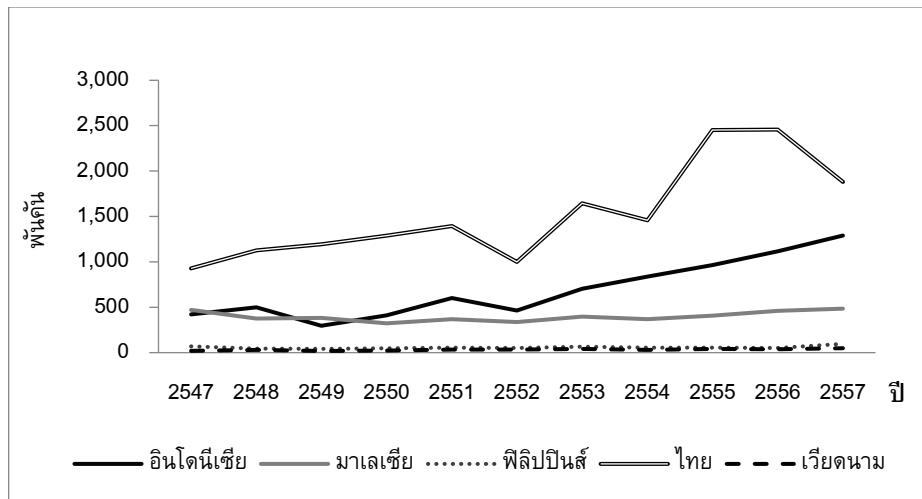
Keywords: Automotive industry, Foreign direct investment, ASEAN

1 บทนำ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเข้ามาลงทุนโดยตรงในอุตสาหกรรมยานยนต์ของอาเซียน โดยมีประเทศสมาชิกอาเซียน 5 ประเทศที่ผลิตรถยนต์ ได้แก่ อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ ไทย และเวียดนาม สาเหตุที่

รัฐบาลสนับสนุนการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ เนื่องจากประเทศสมาชิกอาเซียนที่ผลิตรถยนต์ เป็นประเทศกำลังพัฒนาที่มีเงินออมภายในประเทศไม่เพียงพอต่อการลงทุนในอาเซียนของผู้ประกอบการ จึงต้องพึ่งพาเงินลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ แนวโน้มของมูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในภาคการผลิตจะเพิ่มมากขึ้น โดยในปี พ.ศ.2556 เพิ่มถึงร้อยละ 120.72 ซึ่งในภาคการผลิตมีอุตสาหกรรมอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์และอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ที่ได้รับเงินลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศมากเป็นอันดับแรก (The ASEAN Secretariat, 2014) โดยในปี พ.ศ. 2556 มูลค่าการลงทุนโดยตรงมาจากประเทศญี่ปุ่นมากที่สุด โดยเฉพาะอุตสาหกรรมยานยนต์มีบริษัทข้ามชาติของญี่ปุ่นเข้ามาถึงตั้งโรงงานถึง 71 แห่ง และก่อให้เกิดการจ้างงานในอาเซียนถึง 145,000 คน (The ASEAN Secretariat, 2014) ดังนั้น อุตสาหกรรมยานยนต์จึงเป็นอุตสาหกรรมที่รัฐบาลของแต่ละประเทศในอาเซียนให้ความสำคัญ และมีนโยบายสนับสนุนและเอื้อประโยชน์ให้กับนักลงทุนต่างชาติ เพื่อ

ดึงดูดเงินลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ นอกจากจะก่อให้เกิดการลงทุนภายในประเทศเพิ่มขึ้นแล้วยังทำให้เศรษฐกิจของประเทศขยายตัว อีกทั้งยังทำให้การจ้างงานในประเทศเพิ่มขึ้น



ภาพ 1 ยอดผลิตรายานยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศอาเซียน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547-2557

ที่มา: Marklines และ Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA)

ภาพรวมอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ในอาเซียน ตั้งแต่ปี พ.ศ.2547-2557 พบว่า ไทยมียอดผลิตรายานยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศสูงที่สุดในอาเซียน รองลงมา คือ อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ และเวียดนาม แสดงดังภาพ 1 นอกจากนี้ยอดผลิตรายานยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศของแต่ละประเทศยังมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอินโดนีเซียมียอดผลิตเติบโตสูงกว่าประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นๆ ที่ผลิตรายานยนต์ สำหรับไทยมียอดผลิตรายานยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศเพิ่มสูงขึ้นอย่างมากในช่วงปี พ.ศ.2554-2555 ซึ่งเป็นช่วงที่มีโครงการรถยนต์คันแรกในไทย จากนั้นก็ชะลอตัวลงในช่วงปี พ.ศ.2555-2556 และลดลงในช่วงปี พ.ศ.2556-2557 เนื่องจากอุปสงค์ยานยนต์ถูกดึงไปในช่วงที่ดำเนินโครงการ ทำให้อุปสงค์ยานยนต์ในไทยลดลงอย่างต่อเนื่องหลังจากสิ้นสุดโครงการนี้ อย่างไรก็ตาม ไทยยังคงมียอดผลิตรายานยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศสูงกว่าประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นๆ ที่ผลิตรายานยนต์

การศึกษานี้จึงเจาะจงเฉพาะอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมปลายน้ำ ได้แก่ รถยนต์และรถบรรทุก ไม่รวมรถจักรยานยนต์ เนื่องจากมีข้อจำกัดทางข้อมูล พบว่า มูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมยานยนต์ วัดจากยอดผลิตรายานยนต์ของบริษัทต่างชาติในประเทศ ซึ่งยอดผลิตรายานยนต์ของบริษัทต่างชาติในประเทศและยอดจำหน่ายยานยนต์ของบริษัทต่างชาติในประเทศของอินโดนีเซียและไทย สูงกว่าประเทศอื่นๆ ในอาเซียนที่ผลิตรายานยนต์สำหรับดัชนีผลิตรายานยนต์ของแต่ละประเทศใกล้เคียงกัน มีเพียงไทยและเวียดนามที่ดัชนีผลิตรายานยนต์สูงกว่าประเทศอื่นๆ ในอาเซียนที่ผลิตรายานยนต์ ปริมาณก๊าซธรรมชาติที่ผลิตได้ของอินโดนีเซียและมาเลเซีย สูงกว่าประเทศอื่นๆ ในอาเซียนที่ผลิตรายานยนต์ สำหรับค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำ เวียดนามและอินโดนีเซียมีอัตราค่าจ้างขั้นต่ำน้อยที่สุด เมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ ในอาเซียนที่ผลิตรายานยนต์ จึงมีความได้เปรียบมากที่สุด อัตราภาษีนิติบุคคลทุกประเทศ ยกเว้น ฟิลิปปินส์ ที่มีค่าสูงกว่าประเทศอื่นๆ ในอาเซียนที่ผลิตรายานยนต์ และด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยเฉพาะปริมาณคอนเทนเนอร์ที่ท่าเรือสามารถรองรับได้ มาเลเซียมีปริมาณคอนเทนเนอร์ที่ท่าเรือสามารถรองรับได้สูงที่สุด เนื่องจากมีโครงการพัฒนาท่าเรือให้สามารถรองรับสินค้าได้มากขึ้น แสดงค่าเฉลี่ยดังตาราง 1

ดังนั้นเมื่อพิจารณาโดยภาพรวมแล้ว ไทยเป็นประเทศที่มีความได้เปรียบมากที่สุด รองลงมา คือ อินโดนีเซีย ที่ถือเป็นคู่แข่งสำคัญของไทย สำหรับฟิลิปปินส์ที่มีความได้เปรียบน้อยที่สุด รัฐบาลจึงหันมาส่งเสริมอุตสาหกรรมชิ้นส่วนและอุตสาหกรรมสนับสนุนเพื่อการส่งออก ส่วนมาเลเซีย แม้มีความได้เปรียบในหลายด้าน แต่ตลาดรถยนต์อยู่ในช่วงอึมครว วัดจากการเติบโตของการผลิตคงที่และมีข้อจำกัดด้านการส่งออก เนื่องจากความนิยมของตลาดแบรนด์รถยนต์ของประเทศ ได้แก่ โปรตอนและเปอโรตัวยังไม่เป็นที่นิยมมากนัก นอกจากนี้อุตสาหกรรมยานยนต์ในเวียดนาม ยังอยู่ในช่วงเริ่มต้นพัฒนา และนำเข้ายานยนต์จากต่างประเทศจำนวนมาก เป็นโอกาสสำหรับประเทศที่ผลิตรายานยนต์ในอาเซียน จะส่งออกรถยนต์ไปยังเวียดนาม (สถาบันยานยนต์, 2554; สถาบันยานยนต์, 2556)

ปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อการลงทุนโดยตรงในอุตสาหกรรมยานยนต์ของอาเซียน มีหลายปัจจัยด้วยกัน เช่น ขนาดของตลาดรถยนต์ นโยบายของรัฐบาล ทักษะแรงงาน ค่าจ้างแรงงาน โครงสร้างพื้นฐาน ทรัพยากรธรรมชาติที่สามารถรองรับอุตสาหกรรมยานยนต์ เป็นต้น ทั้งนี้สามารถจำแนกปัจจัยตาม Eclectic theory ได้เป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ ปัจจัยด้านขนาดตลาด ปัจจัยด้านทรัพยากร ปัจจัยด้านความมี

ตาราง 1 ค่าเฉลี่ยของตัวแปรที่นำมาใช้ในการศึกษา ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547-2557

ตัวแปร (หน่วย)	อินโดนีเซีย	มาเลเซีย	ฟิลิปปินส์	ไทย	เวียดนาม	รวมทุกประเทศ
ยอดผลิตรายยานยนต์ ของบริษัทต่างชาติ ภายในประเทศ (พันคัน)	691.73	397.72	57.81	1,529.24	32.68	541.84
ยอดจำหน่าย ยานยนต์ของ บริษัทต่างชาติ ภายในประเทศ (พันคัน)	746.09	440.61	145.42	806.95	78.30	443.47
ดัชนีผลิต ภาพรวม*	1.15	1.12	1.13	1.25	1.17	1.16
ปริมาณก๊าซ ธรรมชาติที่ ผลิตได้* (พันล้าน ลูกบาศก์ฟุต)	3,052.62	2,667.94	125.12	1,157.65	265.67	1,453.80
ค่าจ้างแรงงาน ขั้นต่ำ* (ดอลลาร์ สหรัฐ)	83.01	144.74	219.29	166.20	35.34	129.72
อัตราภาษีนิติ บุคคล (ร้อยละ)	27.55	26.09	31.73	27.55	26.09	27.80
ปริมาณคอน เทนเนอร์ที่ ท่าเรือสามารถ รองรับได้ (พัน TEU)	7,837.28	17,038.50	4,706.12	6,525.02	4,968.36	8,215.06

หมายเหตุ: * ค่าเฉลี่ยของตัวแปร ตั้งแต่ปี พ.ศ.2547-2556 เนื่องจากมีข้อจำกัดทางข้อมูล

ที่มา: รวบรวมจาก Marklines, Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles, The Asian Productivity Organization, International Labour Organization, U.S. Energy Information Administration, KPMG, และ World DataBank

ประสิทธิภาพ และปัจจัยด้านสินทรัพย์ เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ต่างๆ ที่ส่งผลกระทบต่อปัจจัยข้างต้น เช่น การปรับขึ้นอัตราค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำทุกประเทศ ในอาเซียนที่มีอุตสาหกรรมยานยนต์ ในปี พ.ศ.2556 และการรวมตัวกันเป็นประชาคม

เศรษฐกิจอาเซียน เพื่อเป็นฐานการผลิตและตลาดเดียวในภูมิภาค จึงส่งผลกระทบต่อ การลงทุนโดยตรงระหว่างประเทศในอุตสาหกรรมยานยนต์ของอาเซียน ความสำคัญ ของผลกระทบเหล่านี้ต่อการลงทุนโดยตรงเป็นที่ยอมรับมาของการศึกษาในครั้งนี้ ว่าปัจจัย ไດบ้างที่มีผลต่อการลงทุนโดยตรงในอุตสาหกรรมยานยนต์ของอาเซียนและมี ผลกระทบในเชิงปริมาณมากน้อยเพียงใด

จากการทบทวนวรรณกรรม พบว่า มีการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการลงทุน โดยตรงจากต่างประเทศทั้งกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนหลายงานด้วยกัน มีเพียงบาง งานที่ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมยานยนต์ แต่ศึกษาเฉพาะอุตสาหกรรมยานยนต์ในไทยเท่านั้น (จกมล สมพันธ์แพ, 2550; ธิตติชัย อยู่พลี, 2550) ยังไม่มีงานวิจัยใดที่ศึกษาในด้านผลกระทบเชิงปริมาณของปัจจัยที่ ส่งผลกระทบต่อการลงทุนโดยตรงระหว่างประเทศในอุตสาหกรรมยานยนต์ของ อาเซียน และยังเป็นการสนับสนุนการศึกษาอุตสาหกรรมยานยนต์ในอาเซียนให้มีความ สมบูรณ์มากขึ้น นอกเหนือจากงานที่มีผู้ศึกษามาแล้วก่อนหน้านี้ ได้แก่ Okamoto and Sjöholm (2000) ศึกษาเกี่ยวกับผลิตภาพในอุตสาหกรรมยานยนต์ของ อินโดนีเซีย พบว่า ผลิตภาพรวมมีการเจริญเติบโตที่ติดลบในช่วงเวลา 30 ปี และ สาเหตุที่ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ในอินโดนีเซียไม่สามารถแข่งขันในระดับสากล มา จากการปกป้องอุตสาหกรรมของรัฐบาล นอกจากนี้ยังมีการศึกษาของสถาบันยานยนต์ (2554) ศึกษาเกี่ยวกับการเปรียบเทียบศักยภาพสินค้ายานยนต์แต่ละประเทศสมาชิก อาเซียนโดยวิเคราะห์ความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบหรือดัชนีความได้เปรียบโดย เปรียบเทียบที่ปรากฏ (RCA) ที่แสดงศักยภาพการส่งออกของแต่ละประเทศใน อาเซียนในสินค้ายานยนต์ พบว่า อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยมีศักยภาพสูงสุดใน อาเซียน เนื่องจากกำลังการผลิตรวมสูงสุด จึงมีศักยภาพในการแข่งขันสูงกว่า ประเทศอื่นๆ ในอาเซียน ซึ่งไทยได้ผลิตเพื่อการส่งออกแทนการผลิตเพื่อทดแทนการ นำเข้า ทำให้ไทยสามารถเป็นฐานการผลิตระดับโลก 1 ตันของโลก แต่อินโดนีเซียและ เวียดนามยังเป็นผู้แข่งขันที่สำคัญ เนื่องจากมีการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์อย่าง รวดเร็ว และมีความได้เปรียบด้านปัจจัยการผลิตมากกว่าไทย จึงมีความเป็นไปได้ว่า ประเทศเหล่านี้จะก้าวขึ้นมาเป็นผู้นำในอุตสาหกรรมยานยนต์ในอาเซียนแทนไทย

ผลที่ได้จากการศึกษานี้ สามารถบ่งชี้ผลกระทบเชิงปริมาณได้ ซึ่งเป็น ประโยชน์ต่อผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ต่างชาติในการวางแผนเลือกเข้ามา ลงทุนโดยตรงในอุตสาหกรรมยานยนต์ภายในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน รวมถึงเป็น แนวทางให้ภาครัฐวางแผนใช้จ่ายเพื่อลงทุนด้านที่เป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบใน การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศมากเป็นลำดับแรก แล้วค่อยลงทุนเพื่อพัฒนาปัจจัย

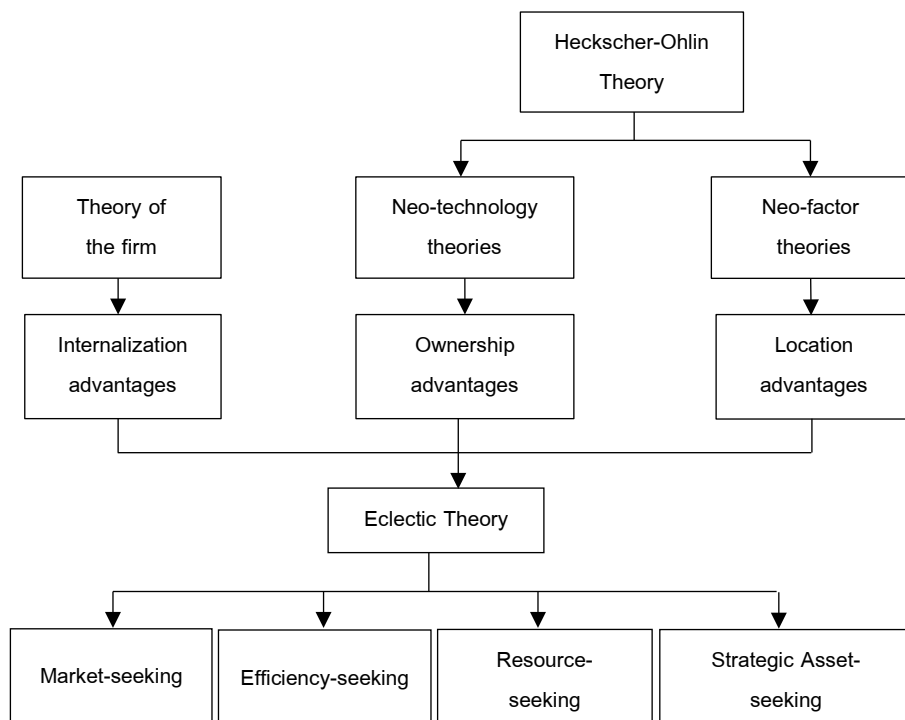
ด้านอื่นๆ ที่มีความสำคัญน้อยกว่า อีกทั้งยังเป็นแนวทางให้ภาครัฐกำหนดนโยบายและมาตรการในการส่งเสริมการลงทุนโดยตรงในอุตสาหกรรมยานยนต์จากผู้ประกอบการยานยนต์ต่างชาติ ในท้ายที่สุดแล้วอาเซียนก็จะสามารถบรรลุเป้าหมายในการผลิตยานยนต์อันดับที่ 6 ของโลกได้ (สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ, 2557)

2 วัตถุประสงค์ ในการศึกษา

ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเข้ามาลงทุนโดยตรงในอุตสาหกรรมยานยนต์ของอาเซียนของผู้ประกอบการยานยนต์ต่างชาติ โดยมีประเทศสมาชิกอาเซียน 5 ประเทศที่ผลิตยานยนต์ ได้แก่ อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ ไทย และเวียดนาม

3 ทฤษฎีและงานวิจัยที่ เกี่ยวข้อง

การศึกษานี้มีพื้นฐานมาจาก Eclectic theory ของ Dunning (2003) ได้พัฒนามาจากทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศของเฮกเซอร์-โอห์ลิน (Heckscher-Ohlin theory) และทฤษฎีบริษัท (Theory of the firm) นอกจากนี้ยังเป็นทฤษฎีที่ครอบคลุมการลงทุนโดยตรงระหว่างประเทศของบริษัทข้ามชาติได้มากที่สุด โดย Eclectic theory ได้อธิบายว่า การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศจะเกิดขึ้น เมื่อประเทศที่เข้าไปลงทุน (Home country) มีความได้เปรียบ 3 ประการ ได้แก่ ความได้เปรียบในการเป็นเจ้าของ (Ownership advantage) ความได้เปรียบจากแหล่งที่ตั้ง (Location advantage) และความได้เปรียบในการเป็นธุรกิจข้ามชาติ (Internalization advantage) จึงจะเข้าไปลงทุนโดยตรงในประเทศที่เปิดรับการลงทุน (Host country) ดังนั้นประเทศที่เปิดรับการลงทุน (Host country) จะต้องมียุทธศาสตร์ต่างๆ เพื่อดึงดูดการลงทุนโดยตรงจากประเทศที่เข้ามาลงทุน (Home country) ทั้งหมด 4 ประเภท ได้แก่ การลงทุนเพื่อแสวงหาตลาด (Market-seeking) การลงทุนเพื่อแสวงหาความมีประสิทธิภาพ (Efficiency-seeking) การลงทุนเพื่อแสวงหาทรัพยากรในการผลิต (Resource-seeking) และการลงทุนเพื่อแสวงหายุทธศาสตร์การลงทุนในสินทรัพย์ (Strategic asset-seeking) (Dunning, 1980a อ้างใน ชยพล มีสติ, 2556; Dunning, 1980b อ้างใน กฤตพร เสาวภา, 2556; Dunning, 2003)



ภาพ 2 แผนภาพแสดงวิวัฒนาการของทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศผนวกกับทฤษฎีบริษัท ได้พัฒนาเป็นทฤษฎีการลงทุนโดยตรงระหว่างประเทศ
ที่มา: ปรับแก้จาก สุวินัย ภรณวลัย (2535) หน้า 125

จากการทบทวนวรรณกรรม พบว่า มีการศึกษาตัวแปรที่ส่งผลกระทบต่อ การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศหลายตัวแปรด้วยกัน ผลสรุปของหลายงานวิจัย พบว่า ตัวแปรที่ส่งผลกระทบต่อการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศที่งานวิจัยต่างๆ ทำการศึกษา จะให้ความสำคัญกับปัจจัยทางด้านขนาดของตลาดมากที่สุด โดยใช้ ผลผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเป็นตัวชี้วัด ผลการศึกษา พบว่า ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศที่เพิ่มขึ้น ทำให้มูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศเพิ่มขึ้น ปัจจัยรองลงมา คือ ปัจจัยด้านการแสวงหาความมีประสิทธิภาพ งานวิจัยส่วนใหญ่จะใช้อัตราแลกเปลี่ยนเป็นตัวชี้วัด ผลการศึกษา พบว่า ค่าเงินสกุลท้องถิ่นของประเทศที่เปิดรับการลงทุนอ่อนค่า ทำให้มูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศเพิ่มขึ้น ต่อมา คือ ปัจจัยด้านการแสวงหาทรัพยากร โดยใช้อัตราค่าจ้างขั้นต่ำและอัตราภาษีต่างๆ ได้แก่ อัตราภาษีนิติบุคคลและอัตราภาษีการค้าระหว่างประเทศเป็นตัวชี้วัด ผลการศึกษา พบว่า เมื่ออัตราค่าจ้างขั้นต่ำและอัตราภาษีลดลง ทำให้มูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศเพิ่มขึ้น และปัจจัยในกลุ่มสุดท้าย คือ ปัจจัยด้านยุทธศาสตร์การลงทุนในสินทรัพย์ ใช้ระดับการเปิดประเทศและโครงสร้างพื้นฐานเป็นตัวชี้วัด ผล

การศึกษา พบว่า เมื่อมีระดับการเปิดประเทศมากขึ้นและมีการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานมากขึ้น ทำให้มูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศเพิ่มขึ้น

ตาราง 2 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการลงทุนโดยตรงจากการรวบรวมงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผู้แต่ง	ตัวแปรตาม	ตัวแปรอิสระ	ทิศทางความสัมพันธ์
อัญญาภรณ์ กันธามณี (2547)	การลงทุน	- ผลผลิตทั้งหมดรวมภายในประเทศ	ทิศทางตรงข้ามกัน
	โดยตรงจาก	- อัตราแลกเปลี่ยน, มูลค่าการส่งออก,	ทิศทางเดียวกัน
	ญี่ปุ่นในไทย	- อัตราดอกเบี้ยเงินกู้	ทิศทางเดียวกัน
	/การลงทุน	- ผลผลิตทั้งหมดรวมภายในประเทศ	ทิศทางเดียวกัน
	โดยตรงจาก	- อัตราแลกเปลี่ยน, มูลค่าการส่งออก,	ทิศทางตรงข้ามกัน
	สหรัฐอเมริกาในไทย	- อัตราดอกเบี้ยเงินกู้	
Carstensen and Toubal (2004)	การลงทุน	- ศักยภาพของตลาด, อัตราค่าจ้างแรงงาน	ทิศทางเดียวกัน
	โดยตรงใน	ขั้นต่ำ,การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ	
	ประเทศยุโรป	ในปีก่อนหน้า	
	กลางและยุโรป	- ความเสี่ยงของประเทศ, ดัชนีราคา	ทิศทางตรงข้ามกัน
	ตะวันออก	ผู้บริโภค, อัตราภาษีนิติบุคคล, อัตราภาษี	
Nonnenberg and Mendonca (2004)	การลงทุน	- ผลผลิตทั้งหมดรวมภายในประเทศ,	ทิศทางเดียวกัน
	โดยตรงจาก	อัตราการเจริญเติบโตของผลผลิตทั้งหมด	
	ต่างประเทศใน	รวมประชากรโดยเฉลี่ยในช่วง 5 ปี,	
	ประเทศกำลัง	ประสิทธิภาพของการลงทุนในตลาดหุ้น,	
	พัฒนา	ระดับการศึกษาของแรงงาน,	
		ระดับการเปิดประเทศ	
		- อัตราความเสี่ยงของประเทศ,	ทิศทางตรงข้ามกัน
		อัตราค่าจ้างขั้นต่ำ	
Asiedu (2005)	การลงทุน	- ตลาดภายในประเทศ,อัตราเงินเฟ้อ,	ทิศทางเดียวกัน
	โดยตรงจาก	เสถียรภาพทางการเมือง,	
	ต่างประเทศใน	ทรัพยากรธรรมชาติ, การเปิดประเทศ,	
	แอฟริกา	โครงสร้างพื้นฐาน	
เสถียร จันทบุรีสุทธิ (2549)	การลงทุน	- ผลผลิตทั้งหมดรวมภายในประเทศเบื้องต้น	ไม่มีนัยสำคัญ
	โดยตรงจาก	และอัตราค่าจ้างแรงงาน	
	ประเทศญี่ปุ่น	- อัตราเงินเฟ้อ	ทิศทางตรงข้ามกัน
	ในไทย	- อัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 1 ปี	ทิศทางเดียวกัน

ตาราง 2 (ต่อ)

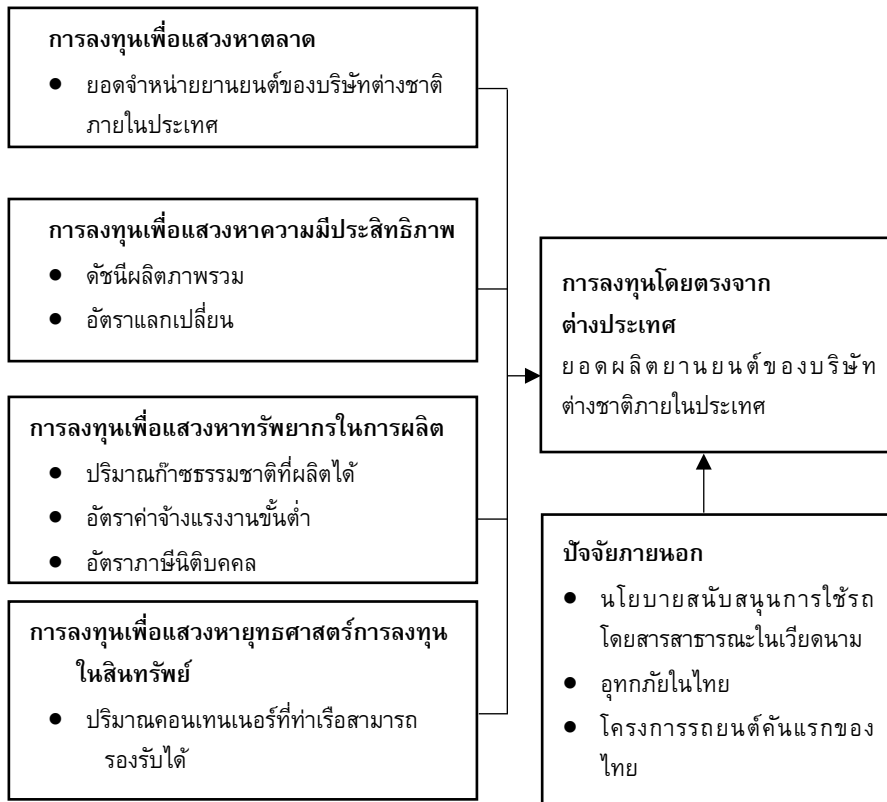
ผู้แต่ง	ตัวแปรตาม	ตัวแปรอิสระ	ทิศทางความสัมพันธ์
จกมล สมพันธ์แพ (2550)	การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทย	- ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศนอกภาคการเกษตร, อัตราแลกเปลี่ยน, มูลค่าการส่งออก, สินเชื่อเงินกู้ และสินเชื่อธนาคารพาณิชย์ให้กับอุตสาหกรรมยานยนต์ในปีก่อนหน้า - อัตราค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำ	ทิศทางเดียวกัน ทิศทางตรงข้ามกัน
ธิติชัย อยู่พลี (2550)	การลงทุนโดยตรงจากญี่ปุ่นในอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทย	- ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศนอกภาคการเกษตร, อัตราแลกเปลี่ยน, ดัชนีราคาผู้บริโภค - อัตราค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำ	ทิศทางเดียวกัน ทิศทางตรงข้ามกัน
อภิญา ละอองเอก (2554)	การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในอาเซียน	- ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศที่แท้จริง, ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศต่อจำนวนประชากร, ระดับการเปิดประเทศ, ระดับการลงทุนโดยรวม	ทิศทางเดียวกัน
อภิรัตน์ จิตต์ (2554)	การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในไทย	- ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศนอกภาคการเกษตร, อัตราแลกเปลี่ยน, การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในปีก่อนหน้า - อัตราค่าจ้างขั้นต่ำโดยเฉลี่ย	ทิศทางเดียวกัน ทิศทางตรงข้ามกัน
วรพร เชาวนปรีชา (2557)	การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในสมาชิกอาเซียน	- ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ, อัตราแลกเปลี่ยน, รายจ่ายงบลงทุนของรัฐบาล - อัตราค่าจ้างที่แท้จริง	ทิศทางเดียวกัน ทิศทางตรงข้ามกัน

ที่มา: รวบรวมจาก อัญญาภรณ์ กันธามณี (2547) Nonnenberg and Mendonca (2004) Carstensen and Toubal (2004) Asiedu (2005) เสถียร จันทิมาธร (2549) ธิติชัย อยู่พลี (2550) จกมล สมพันธ์แพ (2550) อภิญา ละอองเอก (2554) อภิรัตน์ จิตต์ (2554) วรพร เชาวนปรีชา (2557)

4.1 กรอบแนวคิด

4

กรอบแนวคิด และแบบจำลอง



ภาพ 3 ตัวแปรที่ส่งผลต่อการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมยานยนต์ จำแนกตาม Eclectic theory

4.2 แบบจำลองที่ใช้ในการศึกษา

$$Q_{it} = \alpha_i + \sum_{j=1}^p \beta_j Q_{i,t-j} + \sum_{j=0}^{q_\ell} \sum_{\ell=1}^k \gamma_{\ell j} X_{\ell i,t-j} + \varepsilon_{it} \quad (1)$$

โดย $Q_{i,t-j}$ คือ lag ที่ j ของ การเจริญเติบโตของมูลค่าการลงทุนโดยตรงในอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศ i ณ เวลา $t-j$, $X_{\ell i,t-j}$ คือ ตัวแปรต้นที่ ℓ ในประเทศ i

ตาราง 3 คำอธิบายตัวแปรและแหล่งที่มาของตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา

ตัวแปร	คำอธิบาย	หน่วย	ที่มา
การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ			
Q	การเจริญเติบโตของยอดผลิตยานยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศ*	คัน	ฐานข้อมูลออนไลน์ จาก Marklines และ OICA
การลงทุนเพื่อแสวงหาตลาด			
X ₁	การเจริญเติบโตของยอดจำหน่ายยานยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศ*	คัน	ฐานข้อมูลออนไลน์ จาก Marklines และ OICA
การลงทุนเพื่อแสวงหาความมีประสิทธิภาพ			
X ₂	การเปลี่ยนแปลงของดัชนีผลิตภาพรวม** (พ.ศ.2543 เป็นปีฐาน)	-	ฐานข้อมูลออนไลน์ จาก APO
X ₄	การเจริญเติบโตของอัตราแลกเปลี่ยน*	ดอลลาร์สหรัฐ	ฐานข้อมูลออนไลน์ จาก ADB
การลงทุนเพื่อแสวงหาทรัพยากรในการผลิต			
X ₄	การเจริญเติบโตของปริมาณก๊าซธรรมชาติที่ผลิตได้*	ลูกบาศก์ฟุต	ฐานข้อมูลออนไลน์ จาก EIA
X ₅	การเจริญเติบโตของค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำ*	ดอลลาร์สหรัฐ	ฐานข้อมูลออนไลน์ จาก ILO
X ₆	การเปลี่ยนแปลงของอัตราภาษีนิติบุคคล**	ร้อยละ	ฐานข้อมูลออนไลน์ จาก KPMG
การลงทุนเพื่อแสวงหายุทธศาสตร์การลงทุนในสินทรัพย์			
X ₇	การเจริญเติบโตของปริมาณคอนเทนเนอร์ที่ทำเรือสามารถรองรับได้*	TEU เป็นหน่วยนับตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต	ฐานข้อมูลออนไลน์ จาก ธนาคารโลก
ปัจจัยภายนอก			
X ₈	ตัวแปรหุ่นสำหรับนโยบายสนับสนุนการใช้รถโดยสารสาธารณะของเวียดนามในช่วงปี พ.ศ.2554-2555	-	สถาบันยานยนต์ (2556)
X ₉	ตัวแปรหุ่นสำหรับอุทกภัยในไทยเมื่อปี พ.ศ.2554	-	ธนาคารแห่งประเทศไทย (2554)
X ₁₀	ตัวแปรหุ่นสำหรับโครงการรถยนต์คันแรกของไทยในช่วงปี พ.ศ.2554-2555	-	สำนักงานปลัดกระทรวงการคลัง (2555)

หมายเหตุ: * คือ การเจริญเติบโต = $\ln X_t - \ln X_{t-1}$, ** คือ การเปลี่ยนแปลง = $X_t - X_{t-1}$

ที่มา: รวบรวมจาก Marklines, Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles, The Asian Productivity Organization, The Asian Development Bank, International Labour Organization, U.S. Energy Information Administration, KPMG, World DataBank, สถาบันยานยนต์ (2556), ธนาคารแห่งประเทศไทย (2554), และสำนักงานปลัดกระทรวงการคลัง (2555)

เวลา $t-j$, α_i คือ ค่าคงที่, β_j คือ ค่าสัมประสิทธิ์ lag ที่ j ของ $Q_{i,t-j}$, γ_{ij} คือ ค่าสัมประสิทธิ์ lag ที่ j ของ $X_{i,t-j}$, p คือ จำนวน lag ของ Q , q_ℓ คือ จำนวน lag ของ X_ℓ , k คือ จำนวนตัวแปร X และ $\mathcal{E}_{it}$ คือ ค่าความคลาดเคลื่อน

จากการทบทวนวรรณกรรมของ Carstensen and Toubal (2004) ทำให้การศึกษานี้เชื่อว่าความล่าช้า (Lag) มีความสัมพันธ์กับตัวแปร ทั้งตัวแปรตาม ได้แก่ การเจริญเติบโตของมูลค่าการลงทุนโดยตรงในอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศ (Q) ในปีก่อนหน้า แทนด้วย การเจริญเติบโตของยอดผลิตรถยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศในปีก่อนหน้า เนื่องจากมีข้อจำกัดด้านข้อมูล ว่ามีความสัมพันธ์กับการเจริญเติบโตของยอดผลิตรถยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศในปีปัจจุบัน และตัวแปรอิสระทั้งหมด 7 ตัวแปร รวมทั้งตัวแปรหุ่น 3 ตัวแปร แสดงในตาราง 3 คาดว่าความล่าช้า (Lag) ของตัวแปรเหล่านี้ มีความสัมพันธ์กับการเจริญเติบโตของยอดผลิตรถยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศในปีปัจจุบัน จึงใช้แบบจำลอง Dynamic panel data (DPD) ในสมการที่ (1) โดยนำตัวแปรตามและตัวแปรอิสระทั้งในปีปัจจุบัน หรือ Lag=0 และปีก่อนหน้า หรือ Lag=1 สำหรับประมาณค่าในสมการที่ (1) ทั้งนี้ใช้ Lag สูงสุดแค่ Lag=1 เนื่องจากข้อมูลอนุกรมเวลาที่รวบรวมได้มีจำนวนน้อย และตัวแปรที่นำมาใช้ในการศึกษาอ้างอิงมาจากการทบทวนวรรณกรรม โดยประยุกต์ตัวแปรให้เหมาะกับงานที่ศึกษา

ทั้งนี้มีบางตัวแปร ได้แก่ การเจริญเติบโตของอัตราแลกเปลี่ยน (X_3) การเจริญเติบโตของค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำ (X_5) นโยบายสนับสนุนการใช้รถโดยสารสาธารณะของเวียดนาม (X_8) ได้ทำการทดสอบเบื้องต้น พบว่า ความล่าช้า (Lag) ของตัวแปรข้างต้น ไม่มีความสัมพันธ์กับการเจริญเติบโตของยอดผลิตรถยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศในปีปัจจุบัน นอกจากนี้อุทกภัยในไทย (X_9) มีความสัมพันธ์กับโครงการรถยนต์คันแรกของไทย (X_{10}) หรือ Collinearity จึงไม่นำความล่าช้า (Lag) ของตัวแปรข้างต้น มาทำการประมาณค่า

ผลการศึกษาจากการทบทวนวรรณกรรม จึงคาดว่าผลการศึกษาการลงทุนโดยตรงในอุตสาหกรรมยานยนต์ของอาเซียน จะมีทิศทางดังต่อไปนี้ ตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับการเจริญเติบโตของยอดผลิตรถยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศในปีปัจจุบันได้แก่ การเจริญเติบโตของยอดจำหน่ายรถยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศทั้งปีปัจจุบันและปีก่อนหน้า การเปลี่ยนแปลงของดัชนีผลิตภาพรวมทั้งปีปัจจุบันและปีก่อนหน้า การเจริญเติบโตของอัตราแลกเปลี่ยนในปีปัจจุบัน การเจริญเติบโตของปริมาณก๊าซธรรมชาติที่ผลิตได้ทั้งปีปัจจุบันและปีก่อน

หน้า การเจริญเติบโตของปริมาณคอนเทนเนอร์ที่ท่าเรือสามารถรองรับได้ในปัจจุบัน และโครงการรถยนต์คันแรกของไทยในปัจจุบัน สำหรับตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงข้ามกันกับการเจริญเติบโตของยอดผลิตรายานยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศในปัจจุบันได้แก่ การเจริญเติบโตของยอดผลิตรายานยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศในปีก่อนหน้า การเจริญเติบโตของค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำในปัจจุบัน การเปลี่ยนแปลงของอัตราภาษีนิติบุคคลทั้งปีปัจจุบันและปีก่อนหน้า นโยบายสนับสนุนการใช้รถโดยสารสาธารณะของเวียดนามในปัจจุบัน และอุทกภัยในไทยในปัจจุบัน

5

วิธีการศึกษา

วิธีการศึกษามีทั้งหมด 2 ขั้นตอน ดังต่อไปนี้

ขั้นตอนที่ 1 Panel unit root test

เนื่องจากข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาเป็นข้อมูลพาแนล (Panel data) จึงต้องทดสอบความนิ่ง (Stationary) ของข้อมูล เพื่อป้องกันการเกิดปัญหาการถดถอยที่ไม่แท้จริง (Spurious regression) ที่เกิดจากข้อมูลอนุกรมเวลาไม่นิ่ง (Non-stationary) เนื่องจากค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าความแปรปรวน (Variance) ไม่คงที่ จึงต้องทำการทดสอบ Unit root โดยใช้วิธี Im, Pesaran and Shin (IPS) (2003) และ Fisher type test ของ Maddala and Wu (1999), Choi (2001) แบบ Fisher-ADF และ Fisher-PP เป็นการทดสอบ Unit root ในแต่ละหน่วยของภาคตัดขวาง (i) หรือแต่ละประเทศ โดยแต่ละหน่วยของภาคตัดขวาง (i) หรือแต่ละประเทศเป็นอิสระต่อกัน สำหรับการทดสอบ Panel unit root test ในครั้งนี้จะทดสอบตัวแปรในการศึกษาทุกตัว

ขั้นตอนที่ 2 Dynamic panel data (DPD) estimation

จากการศึกษาเชื่อว่าความล่าช้า (Lag) มีความสัมพันธ์กับตัวแปร จึงใช้แบบจำลอง Dynamic panel data วิธีของ Arellano and Bond และ Blundell and Bond ทั้งนี้ไม่ได้นำวิธีของ Arellano and Bover มาใช้ในการทดสอบ ซึ่งเป็นวิธีที่ดีกว่าของ Arellano and Bond เนื่องจากใช้ Lagged differences ของ Q_{it} เป็น Instrumental variables (IV) ในสมการระดับ levels ในขณะที่ Arellano and Bond ใช้ Lagged levels ของ Q_{it} เป็น Instrumental variables (IV) ในสมการระดับ First difference ต่อมา Blundell and Bond ได้นำของ Arellano and Bover มาพัฒนาโดยเพิ่มเงื่อนไขโมเมนต์ (Moment conditions) เพื่อแก้ไขความเอนเอียงและการประมาณ

ค่าของ GMM ที่ระดับ First difference ที่มีความแม่นยำน้อย ดังนั้นการศึกษานี้จึงยึดผลที่ได้จากวิธี Blundell and Bond เป็นหลัก นอกจากนี้ยังสามารถพิสูจน์ได้ว่าแบบจำลอง Blundell and Bond เป็นแบบจำลองที่ดีที่สุดของการศึกษานี้ จากเปรียบเทียบค่าสถิติไคสแควร์ (Chi square) ที่ได้จากการประมาณค่าของทั้ง 2 วิธี

6 ผลการศึกษา

การศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมยานยนต์ของอาเซียน ซึ่งมีประเทศสมาชิกอาเซียนที่เป็นฐานประกอบยานยนต์ 5 ประเทศ ได้แก่ อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ ไทย และเวียดนาม โดยปฏิบัติตามขั้นตอนในวิธีการศึกษา ได้ผลการศึกษาดังต่อไปนี้

ผลการทดสอบ Panel unit root ทั้งวิธี IPS และวิธี Fisher type ผลการทดสอบเหมือนกัน โดยพบว่า ทุกตัวแปรที่นำมาใช้ในการศึกษาต้องทำการ First difference เพื่อให้ข้อมูลนิ่งหรือไม่มีมียูนิตทรูท จากนั้นนำตัวแปรที่ปรับค่าให้อยู่ในระดับ First difference แล้วจึงนำไปใช้ในการประมาณค่าแบบ Dynamic panel data (DPD) ต่อไป สามารถแสดงดังภาพ 4 ใน ภาคผนวก ก

สำหรับการประมาณค่าแบบ Dynamic panel data ใช้ 2 วิธี ได้แก่ วิธี Arellano and Bond และวิธี Blundell and Bond แสดงในตาราง 4 พบว่า ค่าสถิติไคสแควร์ (Chi square) ของวิธี Blundell and Bond มากกว่า ดังนั้นการศึกษานี้ จึงประมาณค่าด้วยวิธี Blundell and Bond

ผลการศึกษา การประมาณค่าแบบ Dynamic panel data ด้วยวิธี Blundell and Bond พบว่า ตัวแปรที่มีนัยสำคัญ ได้แก่ การเจริญเติบโตของยอดผลิตยานยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศในปีก่อนหน้า การเจริญเติบโตของยอดจำหน่ายยานยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศทั้งในปีปัจจุบันและปีก่อนหน้า การเจริญเติบโตของอัตราแลกเปลี่ยนในปีปัจจุบัน การเจริญเติบโตของปริมาณก๊าซธรรมชาติที่สามารถผลิตได้ทั้งในปีปัจจุบันและปีก่อนหน้า การเปลี่ยนแปลงของอัตราภาษีนิติบุคคลในปีก่อนหน้า อุทกภัยในไทยในปีปัจจุบัน และโครงการรถยนต์คันแรกของไทยทั้งในปีปัจจุบันและปีก่อนหน้า สำหรับตัวแปรที่ไม่มีนัยสำคัญ ได้แก่ การเปลี่ยนแปลงของดัชนีผลิตภาพรวมทั้งในปีปัจจุบันและปีก่อนหน้า การเจริญเติบโตของค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำทั้งในปีปัจจุบันและปีก่อนหน้า การเปลี่ยนแปลงของอัตราภาษีนิติบุคคลในปีปัจจุบัน การเจริญเติบโตของปริมาณคอนเทนเนอร์ที่ทำเรือสามารถรองรับ

ได้ในปัจจุบัน และนโยบายสนับสนุนการใช้รถโดยสารสาธารณะของเวียดนามในปัจจุบัน

ตาราง 5 ผลการศึกษาจากการประมาณค่าด้วยวิธี Dynamic Panel Data (DPD) Estimation

ตัวแปร	คำอธิบาย	Arellano and Bond		Blundell and Bond	
		Bond		Bond	
		Lag 0	Lag 1	Lag 0	Lag 1
Q	การเจริญเติบโตของยอดผลิตรายของ บริษัทต่างชาติภายในประเทศ		-0.530***		-0.627***
X ₁	การเจริญเติบโตของยอดจำหน่ายรายของ บริษัทต่างชาติภายในประเทศ	0.739***	0.453*	0.653***	0.564***
X ₂	การเปลี่ยนแปลงของดัชนีผลิตภาพรวม	0.391	0.563	0.316	0.449
X ₃	การเจริญเติบโตของอัตราแลกเปลี่ยน	0.634*	-	0.661*	-
X ₄	การเจริญเติบโตของปริมาณก๊าซธรรมชาติที่สามารถผลิตได้	0.381	-1.244***	0.528*	-1.076***
X ₅	การเจริญเติบโตของค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำ	0.102	-	0.080	-
X ₆	การเปลี่ยนแปลงของอัตราภาษีนิติบุคคล	-0.009	-0.058***	-0.013	-0.059***
X ₇	การเจริญเติบโตของปริมาณคอนเทนเนอร์ที่ทำเรือสามารถรองรับได้	0.095	-	0.195	-
X ₈	ตัวแปรหุ่นสำหรับนโยบายสนับสนุนการใช้รถโดยสารสาธารณะของเวียดนามในช่วงปี พ.ศ.2554-2555	0.094	-	0.193	-
X ₉	ตัวแปรหุ่นสำหรับอุทกภัยในไทย เมื่อปี พ.ศ.2554	-0.850**	-	-0.913**	-
X ₁₀	ตัวแปรหุ่นสำหรับโครงการรถยนต์คันแรกของไทยในช่วงปี พ.ศ.2554-2555	0.793**	-0.941***	0.898***	-0.912***
Constant		-0.002		-0.025	
Observations		40		45	
Wald chi2		139.02		192.71	

คำอธิบาย: *, **, *** มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 90%, 95% และ 99% ตามลำดับ

ที่มา: คำนวณโดยโปรแกรม Stata SE 13

ผลการศึกษาไม่สอดคล้องกับวิจัยของ Carstensen and Toubal (2004) พบว่า การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในปีก่อนหน้า มีนัยสำคัญและมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในปัจจุบัน ซึ่งผลการศึกษาไม่สอดคล้องกับงานวิจัยข้างต้น พบว่า การเจริญเติบโตของยอดผลิตรายของ

บริษัทต่างชาติภายในประเทศในปีก่อนหน้า มีนัยสำคัญในการอธิบายการเจริญเติบโตของยอดผลิตยานยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศในปีปัจจุบัน แต่มีทิศทางความสัมพันธ์ตรงข้ามกับการเจริญเติบโตของยอดผลิตยานยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศในปีปัจจุบัน โดยการเจริญเติบโตของยอดผลิตยานยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศในปีก่อนหน้า เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 ส่งผลให้การเจริญเติบโตของยอดผลิตยานยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศในปีปัจจุบัน ลดลงขึ้นร้อยละ 0.627 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐาน

นอกจากนี้ตัวแปรที่อยู่ในกลุ่มปัจจัยต่างๆ จำแนกตาม Eclectic theory รวมถึงปัจจัยภายนอก ที่ส่งผลต่อการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมยานยนต์ในปีปัจจุบัน สามารถอธิบายผลการศึกษาก่อนหน้านี้ของตัวแปรในแต่ละกลุ่มได้ดังต่อไปนี้

กลุ่มการลงทุนเพื่อแสวงหาตลาด พบว่า การเจริญเติบโตของยอดจำหน่ายยานยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศในปีปัจจุบัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 ส่งผลให้การเจริญเติบโตของยอดผลิตยานยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศในปีปัจจุบัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.653 และการเจริญเติบโตของยอดจำหน่ายยานยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศในปีก่อนหน้า เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 การเจริญเติบโตของยอดผลิตยานยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศในปีปัจจุบัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.564 แสดงว่าปัจจัยทางด้านขนาดของตลาด เป็นปัจจัยที่ดึงดูดให้บริษัทต่างชาติเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์อาเซียน สอดคล้องกับสมมติฐานและผลการศึกษาก่อนหน้านี้ของ อภิญา ละอองเอก (2554) วราพร เชาวนปรีชา (2557) อภิรัตน์ จิตต์ (2554) จงกล สมพันธ์-แพ (2550) ธิติชัย อยู่พลี (2550) Nonnenberg and Mendonca (2004) และ Carstensen and Toubal (2004)

กลุ่มการลงทุนเพื่อแสวงหาความมีประสิทธิภาพ พบว่า การเจริญเติบโตของอัตราแลกเปลี่ยนในปีปัจจุบัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 การเจริญเติบโตของยอดผลิตยานยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศในปีปัจจุบัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.661 สอดคล้องกับสมมติฐานและผลการศึกษาก่อนหน้านี้ของ วราพร เชาวนปรีชา (2557) อภิรัตน์ จิตต์ (2554) จงกล สมพันธ์-แพ (2550) และ ธิติชัย อยู่พลี (2550) พบว่า มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ ส่วนงานของ อัญญาภรณ์ กันธามณี (2547) พบว่า มีทั้งความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันและทิศทางตรงกันข้ามกับการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ เนื่องจากประเทศสมาชิกอาเซียนที่ผลิตยานยนต์จำนวนมาก ได้แก่ ไทยและอินโดนีเซียส่วนใหญ่เป็นการผลิตเพื่อส่งออก เมื่อค่าเงินสกุลท้องถิ่นที่อ่อนค่าจะช่วยให้มีรายได้จากการส่งออกเพิ่มขึ้น สำหรับการเปลี่ยนแปลงของดัชนีผลิต

ภาพรวมทั้งในปัจจุบันและปีก่อนหน้า ไม่มีนัยสำคัญในการอธิบายการเจริญเติบโตของยอดผลิตยานยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศในปัจจุบัน ไม่สอดคล้องกับผลการศึกษาและงานวิจัยที่การศึกษาผลิตภาพรวม ได้แก่ ทักษะแรงงาน จากงานของ Carstensen and Toubal (2004) และระดับการศึกษาของแรงงาน จากงานของ Nonnenberg and Mendonca (2004) พบว่า มีความพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ คาดว่า ดัชนีผลิตภาพรวมมาจากการนำเข้านวัตกรรมจากบริษัทต่างชาติที่เข้ามาลงทุนโดยตรงอยู่แล้ว หากประเทศที่เปิดรับการลงทุนมีดัชนีผลิตภาพรวมสูง ทำให้บริษัทต่างชาติเสียความได้เปรียบจากการเป็นเจ้าของ (Ownership advantages) และคาดว่าเป็นผลมาจากตัวแปรจากกลุ่มปัจจัยอื่น เช่น ปัจจัยภายนอกและปัจจัยในกลุ่มการลงทุนเพื่อแสวงหาตลาด ที่มีผลกระทบต่อ การเจริญเติบโตของยอดผลิตยานยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศของอาเซียนในปีปัจจุบันมากกว่า

กลุ่มการลงทุนเพื่อแสวงหาทรัพยากรในการผลิต พบว่า การเจริญเติบโตของปริมาณก๊าซธรรมชาติที่ผลิตได้ในปัจจุบัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 ส่งผลให้การเจริญเติบโตของยอดผลิตยานยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศในปัจจุบัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.528 สอดคล้องกับผลการศึกษาและผลการศึกษาของ Asiedu (2005) ที่พบว่า ทรัพยากรธรรมชาติ เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญในการดึงดูดการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในแอฟริกา ไม่น้อยไปกว่าตลาดในประเทศที่มีขนาดใหญ่ ในขณะที่การเจริญเติบโตของปริมาณก๊าซธรรมชาติที่ผลิตได้ในปีก่อนหน้า เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 ส่งผลให้การเจริญเติบโตของยอดผลิตยานยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศในปัจจุบัน ลดลงร้อยละ 1.076 สำหรับการเปลี่ยนแปลงของอัตราภาษีนิติบุคคลปีก่อนหน้า เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 ส่งผลให้การเจริญเติบโตของยอดผลิตยานยนต์ของบริษัทต่างชาติที่มีการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์อาเซียนในปีปัจจุบัน ลดลงร้อยละ 0.059 ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐาน สำหรับการเจริญเติบโตของอัตราค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำทั้งในปัจจุบันและปีก่อนหน้า ไม่มีนัยสำคัญในการอธิบายการเจริญเติบโตของยอดผลิตยานยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศในปัจจุบัน ไม่สอดคล้องกับสมมติฐานและผลการศึกษาของงานวิจัยส่วนใหญ่ ได้แก่ วราพร เชาวนปรีชา (2557) อภิรัตน์ จิตต์ (2554) จงกล สมพันธ์แพ (2550) ธิติชัย อยู่พลี (2550) Nonnenberg and Mendonca (2004) และ Carstensen and Toubal (2004) พบว่า อัตราค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับการลงทุนโดยตรง เนื่องจากค่าจ้างแรงงานเป็นต้นทุนของกิจการ หากอัตราค่าจ้างแรงงานต่ำ บริษัทต่างชาติก็จะเข้ามาลงทุนโดยตรงในอุตสาหกรรมยานยนต์เพิ่มขึ้น แต่ทั้งนี้ พบว่า ผลการศึกษานี้

สอดคล้องกับงานของ เสถียร จันทิมาธร (2549) เนื่องจากอัตราค่าจ้างแรงงานในอุตสาหกรรมยานยนต์สูงกว่าอัตราค่าจ้างขั้นต่ำทั่วประเทศ ทำให้อัตราค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำที่นำมาศึกษาไม่มีนัยสำคัญในการอธิบายการเจริญเติบโตของการลงทุนโดยตรงในอุตสาหกรรมยานยนต์ และการเปลี่ยนแปลงของอัตรากาสิโนติบุคคลในปีปัจจุบัน ไม่มีนัยสำคัญในการอธิบายการเจริญเติบโตของยอดผลิตรายานยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศในปีปัจจุบัน ไม่เป็นไปตามสมมติฐานและไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของ Carstensen and Toubal (2004) สำหรับการเปลี่ยนแปลงของอัตรากาสิโนติบุคคลปีก่อนหน้า มีนัยสำคัญในการอธิบายการเจริญเติบโตของยอดผลิตรายานยนต์ของบริษัทต่างชาติที่มีการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์อาเซียนในปีปัจจุบัน เป็นไปตามสมมติฐาน โดยการเปลี่ยนแปลงของอัตรากาสิโนติบุคคลปีก่อนหน้า เพิ่มขึ้น ร้อยละ 1 ส่งผลให้การเจริญเติบโตของยอดผลิตรายานยนต์ของบริษัทต่างชาติที่มีการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์อาเซียนในปีปัจจุบัน ลดลงร้อยละ 0.059

กลุ่มการลงทุนเพื่อแสวงหายุทธศาสตร์การลงทุนในสินทรัพย์ พบว่า การเจริญเติบโตของปริมาณคอนเทนเนอร์ที่ท่าเรือสามารถรองรับได้ทั้งในปัจจุบันและปีก่อนหน้า ไม่มีนัยสำคัญในการอธิบายการเจริญเติบโตของยอดผลิตรายานยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศในปีปัจจุบัน ไม่สอดคล้องกับสมมติฐานและผลการศึกษาของ วราพร เชาวนปรีชา (2557) และ Asiedu (2005) ที่พบว่า โครงสร้างพื้นฐานมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับการลงทุนโดยตรง เนื่องจากประเทศสมาชิกอาเซียนที่ผลิตรายานยนต์ได้พัฒนาโครงการท่าเรือสำเร็จไปนานแล้ว และปริมาณคอนเทนเนอร์ที่ท่าเรือสามารถรองรับได้ก็มีความเพียงพอ จึงไม่มีความจำเป็นต้องพัฒนาโครงการท่าเรือ เพื่อให้รองรับสินค้าได้มากขึ้น

7

สรุป

ปัจจัยภายนอก ตัวแปรสำคัญที่ส่งผลต่อการเจริญเติบโตของยอดผลิตรายานยนต์ในอาเซียน โดยเฉพาะเหตุการณ์อุทกภัยในไทย เมื่อ ปี พ.ศ.2554 สร้างความเสียหายต่ออุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์หลายแห่ง ซึ่งส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ในอาเซียนด้วยเช่นเดียวกัน ทำให้การเจริญเติบโตของยอดผลิตรายานยนต์

ของบริษัทต่างชาติที่มีการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์อาเซียนในปี พ.ศ.2554 ลดลงร้อยละ 0.913 สืบเนื่องจากเหตุการณ์อุทกภัยในไทย รัฐบาลให้ความช่วยเหลือบริษัทยานยนต์ โดยจัดโครงการรถยนต์คันแรกของไทย เพื่อกระตุ้นอุปสงค์ของผู้บริโภค ส่งผลให้การเจริญเติบโตของยอดผลิตรายานยนต์ของบริษัทต่างชาติที่มีการ

ลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์อาเซียนในปีปัจจุบัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.898 แต่โครงการรถยนต์คันแรกของไทยในปีที่ผ่านมา ส่งผลให้การเจริญเติบโตของยอดผลิตรถยนต์ของบริษัทต่างชาติที่มีการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์อาเซียนในปีปัจจุบัน ลดลงร้อยละ 0.912 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐาน

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเจริญเติบโตของการลงทุนโดยตรงในอุตสาหกรรมยานยนต์ของอาเซียนมีหลายกลุ่มปัจจัย ได้แก่ นโยบายของรัฐบาล ปัจจัยการแสวงหาตลาด ปัจจัยการแสวงหาความมีประสิทธิภาพ และปัจจัยการแสวงหาทรัพยากรในการผลิต ซึ่งส่งผลกระทบต่อการเจริญเติบโตของการลงทุนโดยตรงในอุตสาหกรรมยานยนต์ของอาเซียนในเชิงปริมาณตามลำดับ สามารถอธิบายได้ดังต่อไปนี้

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมยานยนต์ภายในปีนั้นทันที คือ ปัจจัยภายนอก ซึ่งเกิดขึ้นจากนโยบายของรัฐบาลไทย ได้แก่ โครงการรถยนต์คันแรกของไทย และภัยธรรมชาติหรือสามารถมองในแง่ของนโยบายบริหารจัดการน้ำของรัฐบาลไทยได้เช่นเดียวกัน ได้แก่ เหตุการณ์อุทกภัยในไทย จากเหตุการณ์อุทกภัยในไทยเมื่อ ปี พ.ศ.2554 ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์หลายแห่ง ทั้งในประเทศไทย อาเซียน รวมถึงตลาดยานยนต์โลก ได้รับผลกระทบในวงกว้าง เนื่องจากไทยเป็นผู้ผลิตและส่งออกยานยนต์รายใหญ่ในอาเซียน ส่งผลให้เกิดความขาดแคลนชิ้นส่วนสำหรับใช้ในการประกอบยานยนต์ บริษัทผู้ประกอบยานยนต์หลายแห่งต้องชะลอหรือหยุดการผลิตไปในช่วงนั้น ทำให้การเจริญเติบโตของยอดผลิตรถยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศในปีปัจจุบันหรือ พ.ศ.2554 ลดลง แม้มีการช่วยเหลือผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมยานยนต์ ด้วยโครงการรถยนต์คันแรกในปี พ.ศ.2554 ซึ่งเป็นปีที่เกิดอุทกภัย แต่ช่วงเวลาที่จัดโครงการอยู่ในไตรมาสที่ 4 ของปี พ.ศ.2554 ทำให้การเจริญเติบโตของยอดผลิตรถยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศในปีปัจจุบันหรือ ปี พ.ศ.2554 ที่ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์อุทกภัยอย่างหนัก ไม่ได้มีการเจริญเติบโตที่เพิ่มขึ้น สำหรับโครงการรถยนต์คันแรกในปี พ.ศ.2555 ที่จัดเต็มปี ทำให้การเจริญเติบโตของยอดผลิตรถยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศในปีปัจจุบันหรือ ปี พ.ศ.2555 เพิ่มขึ้น และยังเป็นการดึงดูดอุปสงค์ยานยนต์ในปีถัดไป ทำให้เจริญเติบโตของยอดผลิตรถยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศในปีถัดไปลดลง

รองลงมา คือ ปัจจัยในกลุ่มการลงทุนเพื่อแสวงหาตลาด ได้แก่ การเจริญเติบโตของยอดจำหน่ายยานยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศในปีปัจจุบัน และปีก่อนหน้า ที่ส่งผลกระทบเชิงบวกต่อการเจริญเติบโตของยอดผลิตรถยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศของอาเซียนในปีปัจจุบัน เนื่องจากตลาดยานยนต์ที่มี

ขนาดใหญ่ จะทำให้เกิดความคุ้มค่าในการลงทุนสำหรับการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี ยานยนต์ ที่มีต้นทุนในการดำเนินการสูง นอกจากนี้เสถียรภาพทางเศรษฐกิจที่สำคัญตัวแปรหนึ่ง มีตัวชี้วัดได้แก่ การเจริญเติบโตของอัตราแลกเปลี่ยน เป็นปัจจัยในกลุ่มการลงทุนเพื่อแสวงหาความมีประสิทธิภาพ หากอัตราแลกเปลี่ยนของประเทศมีความผันผวนมาก จะส่งผลต่อความน่าเชื่อถือของประเทศนอกจากนี้ยังมี การเปลี่ยนแปลงของอัตราภาษีนิติบุคคล เป็นปัจจัยในกลุ่มการลงทุนเพื่อแสวงหาทรัพยากรในการผลิตที่ส่งผลกระทบต่อเชิงลบต่อการเจริญเติบโตของยอดผลิตรายานยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศของอาเซียนในปัจจุบัน เนื่องจากอัตราภาษีนิติบุคคลเป็นต้นทุนในการดำเนินกิจการของบริษัทต่างชาติ จึงมีผลต่อการตัดสินใจเข้ามาลงทุนโดยตรงในอุตสาหกรรมยานยนต์ ที่เป็นโครงการใหญ่และมีมูลค่าสูง บริษัทต่างชาติที่เข้ามาลงทุนจึงพิจารณาสิทธิประโยชน์ทางภาษีก่อนจะวางแผนลงทุนในปีถัดไป ทำให้ผลของการเปลี่ยนแปลงอัตราภาษีนิติบุคคลส่งผลซ้ำ

สำหรับการเจริญเติบโตของปริมาณก๊าซธรรมชาติที่สามารถผลิตได้ ที่เป็นปัจจัยในกลุ่มการลงทุนเพื่อแสวงหาทรัพยากรธรรมชาติ ด้วยการนำก๊าซธรรมชาติมาใช้เป็นเชื้อเพลิงในการผลิต เนื่องจากก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงในการผลิตกระแสไฟฟ้าที่ใช้ในโรงงานอุตสาหกรรม โดยเฉพาะโรงงานอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์เป็นโรงงานที่มีขนาดใหญ่ มีความต้องการใช้พลังงานสูง นอกจากนี้ก๊าซธรรมชาติยังเป็นปัจจัยในกลุ่มการลงทุนเพื่อแสวงหาตลาด เนื่องจากการใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงของยานพาหนะ ดังนั้นบริษัทต่างชาติที่เข้ามาลงทุนโดยตรงในอุตสาหกรรมยานยนต์ จึงนำปริมาณก๊าซธรรมชาติที่ผลิตได้มาประกอบการพิจารณา เนื่องจากเป็นตัวชี้วัดถึงความมั่นคงด้านพลังงาน ทั้งนี้ผลการศึกษาไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยการเจริญเติบโตของปริมาณก๊าซธรรมชาติที่สามารถผลิตได้ในปัจจุบันมีผลกระทบในเชิงบวกต่อการเจริญเติบโตของยอดผลิตรายานยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศในปัจจุบัน ในขณะที่การเจริญเติบโตของปริมาณก๊าซธรรมชาติที่สามารถผลิตได้ในปีก่อนหน้ามีผลกระทบในเชิงลบต่อการเจริญเติบโตของยอดผลิตรายานยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศในปัจจุบัน เนื่องจากปริมาณก๊าซธรรมชาติที่ผลิตได้ในปีนั้นเพิ่มขึ้น ทำให้ต้นทุนการผลิตยานยนต์ในปีนั้นลดลง ดังนั้นบริษัทผู้ผลิตรายานยนต์จึงเพิ่มปริมาณการผลิตยานยนต์ในปีนั้นมากขึ้น ทำให้การเจริญเติบโตของยอดผลิตรายานยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศในปีนั้นเพิ่มขึ้นตาม และจากผลกระทบของวัฏจักรการผลิต ทำให้การเจริญเติบโตของยอดผลิตรายานยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศในปีถัดไปลดลง

นอกจากปัจจัยต่างๆ ที่นำมาทำการศึกษายังมีปัจจัยอื่นๆ ที่ส่งผลต่อการลงทุนโดยตรงในอุตสาหกรรมยานยนต์ของอาเซียน เนื่องจากมีข้อจำกัดทางข้อมูลค่อนข้างมาก เช่น จำนวนปีที่รวบรวมได้ค่อนข้างน้อย เป็นอุปสรรคในการใช้วิธีการประมาณค่าแบบ Dynamic panel data นอกจากนี้ตัวแปรเฉพาะอุตสาหกรรมยานยนต์ยังไม่ทราบข้อมูล เช่น จำนวนยานยนต์ที่ส่งออกไปยังต่างประเทศ ค่าจ้างแรงงานในอุตสาหกรรมยานยนต์ อัตราภาษีนิติบุคคลสำหรับผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมยานยนต์ เป็นต้น โดยเฉพาะข้อมูลรถจักรยานยนต์ที่ทำให้การศึกษานี้ยังไม่สามารถอธิบายให้ครอบคลุมอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งหมด ตลอดจนข้อมูลเพิ่มเติม เช่น ยอดผลิตและจำหน่ายของยานยนต์แต่ละประเภท ภาษีสรรพสามิตของยานยนต์แต่ละประเภท เพื่อวิเคราะห์ตลาดรถยนต์ของแต่ละประเทศที่มีความนิยมนแตกต่างกัน รวมถึงปัจจัยทางการเมือง ที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ของแต่ละประเทศเป็นอย่างมาก แต่การศึกษานี้ไม่ได้รวมปัจจัยนี้เข้าไป เนื่องจากมีข้อจำกัดทางข้อมูล หากนำตัวแปรที่กล่าวมาข้างต้นรวมเข้าไปในแบบจำลอง อาจจะทำได้ผลการศึกษาที่ครอบคลุมขึ้น และสามารถอธิบายตลาดยานยนต์ในอาเซียนได้ดียิ่งขึ้น

8

8.1 พฤติกรรมการลงทุนโดยตรงของบริษัทต่างชาติ และข้อเสนอแนะต่อบริษัทต่างชาติที่เข้ามาลงทุนโดยตรงในอุตสาหกรรมยานยนต์ในอาเซียน

ข้อเสนอแนะ

การศึกษารูปแบบการลงทุนโดยตรงของบริษัทต่างชาติในอุตสาหกรรมยานยนต์ของอาเซียน ทำให้มีความเข้าใจในธรรมชาติของธุรกิจยานยนต์ในอาเซียนมากขึ้น รวมถึงการตัดสินใจเข้ามาลงทุนโดยตรงของบริษัทต่างชาติในอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งจะช่วยให้บริษัทต่างชาติที่ต้องการเข้ามาลงทุน มองเห็นภาพรวมของอุตสาหกรรมและสามารถตัดสินใจเข้ามาลงทุนได้ดีขึ้น รวมถึงบริษัทที่ปัจจุบันได้เข้ามาลงทุนโดยตรงในอุตสาหกรรมยานยนต์อาเซียนแล้ว ก็สามารถปรับตัวได้ดียิ่งขึ้นเช่นเดียวกัน

จากผลการศึกษาพบว่า การผลิตรถยนต์มีลักษณะเป็นวัฏจักร (Cyclical effects) เมื่อบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ทราบว่า การเจริญเติบโตของยอดผลิตรถยนต์ในปีนั้นเพิ่มขึ้น ดังนั้นในปีหน้าการเจริญเติบโตของยอดผลิตรถยนต์จะลดลง ซึ่งบริษัทผู้ผลิตรถยนต์จะมีการปรับตัว ด้วยการควบคุมปริมาณการผลิตให้เป็นไปตามวัฏจักรการผลิตที่ต้องเผชิญ

ศักยภาพตลาดภายในอาเซียนยังคงปัจจัยที่บริษัทต่างชาติให้ความสำคัญ โดยพบว่า บริษัทต่างชาติจะเลือกเข้ามาลงทุนในประเทศมีตลาดยานยนต์ขนาดใหญ่

และมีแนวโน้มการเติบโตของตลาดสูง ไม่เพียงแค่ผลิตเพื่อขายภายในประเทศ แต่ยังรวมถึงตลาดภายในภูมิภาค นอกจากนี้การศึกษาของสถาบันยานยนต์ (2554) ยังพบว่า แต่ละประเทศที่ผลิตยานยนต์ในอาเซียน มีประเภทรถที่นิยมแตกต่างกัน และแต่ละประเทศยังมีความชำนาญในการผลิตยานยนต์ในลักษณะตลาดเฉพาะ (Niche market) ยกตัวอย่างเช่น ไทยมีความชำนาญในการผลิตกระบะ 1 ตัน อินโดนีเซียมีความชำนาญในการผลิตรถขนาดใหญ่เพื่อการพาณิชย์ มาเลเซียมีความชำนาญในการผลิตรถยนต์นั่ง เวียดนามมีความชำนาญในการผลิตรถจักรยานยนต์ เป็นต้น ดังนั้นบริษัทต่างชาติจะพิจารณาว่า แต่ละประเทศมีความนิมยานยนต์ประเภทใดบ้าง และมีความชำนาญในการผลิตยานยนต์ประเภทใดบ้าง เพื่อยึดประเทศที่มีศักยภาพเป็นฐานการผลิตยานยนต์ประเภทนั้น ซึ่งจะต้องทำการศึกษาในเชิงลึกถึงตลาดยานยนต์แต่ละประเภทในประเทศผู้ผลิตยานยนต์ในอาเซียน เพื่อสามารถวางแผนการลงทุนได้ดียิ่งขึ้น

โดยสรุป การศึกษานี้ทำให้ทราบพฤติกรรมและปัจจัยที่บริษัทต่างชาตินำมาพิจารณาเพื่อเข้ามาลงทุนโดยตรงในอุตสาหกรรมยานยนต์ของอาเซียน จึงเป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมยานยนต์ต่างชาติที่เลือกเข้ามาลงทุนโดยตรงในอาเซียน เนื่องจากทราบรูปแบบการลงทุนโดยตรงของบริษัทต่างชาติดรายอื่นโดยรวม ทำให้สามารถวางแผนการลงทุนโดยตรงให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันกับบริษัทต่างชาติดรายอื่นได้

8.2 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับภาครัฐของประเทศที่ผลิตยานยนต์ในอาเซียน

นอกจากนี้การศึกษารูปแบบการลงทุนโดยตรงของบริษัทต่างชาติในอุตสาหกรรมยานยนต์ของอาเซียน ยังทำให้ภาครัฐสามารถออกนโยบายต่างๆ เพื่อดึงดูดเงินลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ เข้ามาในอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศสามารถอธิบายได้ดังต่อไปนี้

1) ภาครัฐในอาเซียนควรคำนึงถึงความมั่นคงทางพลังงานในภูมิภาค เพื่อดึงดูดเงินลงทุนโดยตรงเข้ามาในอุตสาหกรรมยานยนต์ เนื่องจากผลการศึกษาพบว่า ปริมาณก๊าซธรรมชาติที่ผลิตได้ภายในประเทศ เป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบเชิงบวกต่อการลงทุนโดยตรงในอุตสาหกรรมยานยนต์ เมื่อพิจารณาถึงข้อตกลงและนโยบายของภาครัฐอาเซียน พบว่า ปัจจุบันภาครัฐอาเซียนได้ผลักดันโครงการเชื่อมโยงท่อส่งก๊าซธรรมชาติอาเซียน (Trans-ASEAN Gas Pipeline; TAGP) เป็นหนึ่งในโครงการตามแผนปฏิบัติการพลังงานของอาเซียนระหว่างปี พ.ศ.2553-2558

(ASEAN Plan of Actions on Energy Cooperation; APAEC 2010-2015) ให้เป็นรูปธรรม ส่งผลให้การซื้อขายก๊าซธรรมชาติในอาเซียนง่ายขึ้น และยังเสริมสร้างความมั่นคงด้านพลังงานภายในภูมิภาค (เต็มธรรม สิทธิเลิศ, 2558) นอกจากนี้ยังแสดงถึงปัจจัยในกลุ่มการลงทุนเพื่อแสวงหาตลาด โดยประเทศผู้ผลิตยานยนต์ในอาเซียนได้ผลิตยานยนต์ที่เครื่องยนต์สามารถรองรับพลังงานทางเลือกและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ด้วยการใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงของยานพาหนะ เนื่องจากมีการเผาไหม้ที่สะอาดกว่าการใช้เครื่องยนต์ที่ใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิงจากฟอสซิล สอดคล้องกับนโยบายของประเทศอื่นๆ ทั่วโลก โดยเฉพาะอาร์เจนตินา อิตาลี รัสเซีย สหรัฐอเมริกา และบราซิล ซึ่งเป็นประเทศใช้ยานยนต์ โดยนำก๊าซธรรมชาติประเภท NGV (Natural Gas Vehicles) มาใช้เป็นเชื้อเพลิงของยานพาหนะมากที่สุด (กองนโยบายและแผนพลังงาน, 2543)

จากสถานการณ์ปัจจุบันที่แสดงว่า หากภาครัฐลงทุนในโครงการพัฒนาท่าเรือ เพื่อให้รองรับสินค้าได้มากขึ้น โดยมีตัวชี้วัด คือ ปริมาณคอนเทนเนอร์ที่ท่าเรือสามารถรองรับได้ ซึ่งปัจจัยนี้ไม่ส่งผลต่อการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมยานยนต์ ทั้งยังเบียดบังการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานก๊าซธรรมชาติที่มีความสำคัญมากกว่า เนื่องจากโครงการท่าเรือพัฒนามาถึงขีดจำกัดและเพียงพอต่อการสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ ดังนั้นรัฐควรลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการก๊าซธรรมชาติมากกว่าโครงการพัฒนาท่าเรือในประเทศของตน จึงจะช่วยดึงดูดเงินลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศเข้าสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ รวมถึงสาขาอื่นๆ ได้

2) ภาครัฐในอาเซียน ควรออกนโยบายส่งเสริมการลงทุนด้วยการลดอัตราภาษีนิติบุคคล ให้แก่ผู้ประกอบการในกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ เพื่อเป็นการดึงดูดการลงทุนโดยตรงจากบริษัทผู้ผลิตยานยนต์ต่างชาติ หากการเปลี่ยนแปลงของอัตราภาษีนิติบุคคลลดลงร้อยละ 1 ทำให้การเจริญเติบโตของการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมยานยนต์ของอาเซียนในปีถัดไปเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.059 สอดคล้องกับข้อมูลอัตราภาษีนิติบุคคลที่รวบรวมได้ พบว่า ตลอดระยะเวลาที่ทำการศึกษานั้น อัตราภาษีนิติบุคคลของแต่ละประเทศผู้ผลิตยานยนต์ในอาเซียน มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง และการเปลี่ยนแปลงของอัตราภาษีนิติบุคคลมีผลเชิงลบต่อการเจริญเติบโตของการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมยานยนต์ของอาเซียนในปีถัดไป สะท้อนให้เห็นว่า ประเทศผู้ผลิตยานยนต์ในอาเซียนใช้อัตราภาษีนิติบุคคลเป็นเครื่องมือที่ช่วยดึงดูดเงินลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ

3) การลงทุนโดยตรงระหว่างประเทศ จะทำธุรกรรมเคลื่อนย้ายเงินตราต่างประเทศ ซึ่งส่งผลกระทบต่ออุปสงค์และอุปทานของอัตราแลกเปลี่ยน ทำให้อัตราแลกเปลี่ยนเป็นปัจจัยสำคัญต่อการตัดสินใจเข้ามาลงทุนโดยตรงของบริษัทต่างชาติ เนื่องจากประเทศผู้ผลิตยานยนต์ในอาเซียนมีการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อส่งออกภายในอาเซียนและภูมิภาคอื่น ดังนั้นอัตราแลกเปลี่ยนไม่ควรแข็งค่ามากเกินไป จนเป็นอุปสรรคต่อการส่งออกยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ จากผลการศึกษาพบว่า หากการเจริญเติบโตของอัตราแลกเปลี่ยนแข็งค่าขึ้นร้อยละ 1 ทำให้การเจริญเติบโตของการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมยานยนต์ของอาเซียนลดลงร้อยละ 0.661 นอกจากนี้อัตราแลกเปลี่ยนที่อ่อนค่า จะช่วยให้มีรายได้จากการส่งออกเพิ่มขึ้นอีกด้วย ดังนั้นรัฐบาลควรควบคุมอัตราแลกเปลี่ยนให้อ่อนค่าเพื่อดึงดูดเงินลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมยานยนต์

4) ภาครัฐควรออกนโยบายที่เพิ่มผลิตภาพแรงงาน ผลิตภาพทุน และผลิตรวม ถึงแม้ผลการศึกษจะพบว่า ปัจจัยด้านผลิตภาพเหล่านี้ ไม่มีนัยสำคัญต่อการลงทุนโดยตรงในอุตสาหกรรมยานยนต์ของอาเซียนในปัจจุบัน เนื่องจากผลิตภาพการผลิตที่เปรียบเทียบกับต้นทุนการผลิตของแต่ละประเทศไม่มีความแตกต่างกันมากนัก หากประเทศใดสามารถพัฒนาผลิตภาพการผลิตให้สูงกว่าประเทศอื่นๆ ได้ ก็จะต้องดึงดูดเงินลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมยานยนต์เพิ่มมากขึ้น และหากพิจารณาสถานการณ์ปัจจุบันของประเทศผู้ผลิตยานยนต์ในอาเซียนยังอยู่ในระดับกำลังพัฒนา ที่นำเข้าเทคโนโลยีและนวัตกรรมจากต่างประเทศเป็นหลัก ซึ่งมีข้อดี คือ ประเทศผู้ผลิตยานยนต์ในอาเซียนจะได้มาซึ่งเทคโนโลยีและนวัตกรรม จากการถ่ายทอดเทคโนโลยีผ่านการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศหรือการร่วมทุนกับต่างประเทศ ยกตัวอย่างเช่น มาเลเซียที่ออกแบบยานยนต์เป็นของตนเอง ด้วยการร่วมทุนกับบริษัทยานยนต์ต่างชาติ เป็นต้น สอดคล้องกับสถาบันยานยนต์ (2556) ประเทศสมาชิกอาเซียนแม้ประเทศผู้ผลิตยานยนต์ในอาเซียนจะเป็นฐานการผลิตยานยนต์ที่สำคัญ แต่ยังคงขาดการเป็นเจ้าของเทคโนโลยีการออกแบบ จึงเป็นเพียงการรับจ้างผลิตเท่านั้น หากสามารถออกแบบทั้งเครื่องยนต์และรูปลักษณ์ได้ จะมีความได้เปรียบมากยิ่งขึ้น

5) เนื่องจากผลการศึกษา พบว่า ปัจจัยภายนอกส่งผลต่อการเจริญเติบโตของการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมยานยนต์ของอาเซียนโดยเฉพาะเหตุการณ์อุทกภัยในไทย ปี พ.ศ.2554 ทำให้การเจริญเติบโตของการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมยานยนต์ของอาเซียนลดลงร้อยละ 0.913 และโครงการรถยนต์คันแรก ในปี พ.ศ.2554 ไม่สามารถชดเชยความเสียหาย

จากเหตุการณ์อุทกภัยได้ การเจริญเติบโตของการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมยานยนต์ของอาเซียนจึงไม่ได้เพิ่มขึ้นในปีแรกที่ก่อตั้งโครงการ แต่ในปี พ.ศ.2555โครงการรถยนต์คันแรก ทำให้การเจริญเติบโตของการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมยานยนต์ของอาเซียนเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 0.898

ภาครัฐในอาเซียนควรตระหนักถึงปัจจัยภายนอกที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ ไม่ว่าจะเป็นนโยบายต่างๆ ของภาครัฐ กรณีนโยบายสนับสนุนการใช้รถสาธารณะของเวียดนาม ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศชะลอตัวเนื่องจากเวียดนามพึ่งพาการนำเข้ายานยนต์มากกว่าการผลิตในประเทศ จึงส่งผลต่อการลงทุนโดยตรงในอุตสาหกรรมยานยนต์ไม่มากนัก สำหรับกรณีโครงการรถยนต์คันแรกของไทย ที่ช่วยเหลือผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมยานยนต์ที่ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์อุทกภัย เป็นการเพิ่มอุปสงค์เทียม โดยการดึงอุปสงค์ในปีถัดไป ทำให้ยอดซื้อรถยนต์เพิ่มขึ้นในช่วงที่เกิดโครงการ และส่งผลให้ยอดขายในปีถัดไปลดลง แสดงให้เห็นว่า การแก้ปัญหาด้วยโครงการที่กระตุ้นอุปสงค์ จึงไม่ใช่วิธีแก้ปัญหาที่มีประสิทธิภาพและยั่งยืน สอดคล้องกับสำนักประเมินผลและสำนักงบประมาณ (2556) เนื่องจากพบว่า โครงการรถยนต์คันแรก ในปี พ.ศ.2555 เกิดอุปสงค์เทียมมากกว่าสภาพอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยตามปกติถึงร้อยละ 80 อีกทั้งทำให้อุปสงค์ที่แท้จริงในปี พ.ศ.2556 ลดลง ซึ่งใช้ยอดจำหน่ายเป็นตัวชี้วัด และใช้เวลาอย่างน้อย 1 ปี จึงจะกลับเข้าสู่สภาวะเดิม และจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการและหอการค้าต่างประเทศ โดยธนาคารแห่งประเทศไทย (2554) พบว่า นักลงทุนต่างชาติยังคงยืนยันที่จะใช้ไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ต่อไป เนื่องจากการลงทุนโดยตรงเป็นการวางแผนระยะยาว พร้อมทั้งพิจารณาถึงศักยภาพของไทยในด้านต่างๆ ที่ยังมีความได้เปรียบในการเข้ามาลงทุน สำหรับเหตุการณ์อุทกภัยที่เกิดขึ้น เป็นเพียงปัจจัยภายนอกที่เกิดขึ้นในระยะสั้นเท่านั้น ประกอบกับภาครัฐได้ให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบในครั้งนี้ ทำให้ผู้ประกอบการยังคงไว้วางใจ ดังนั้นการบริหารจัดการด้วยวิธีการป้องกันที่มีประสิทธิภาพและนโยบายการจัดการที่เหมาะสมในการป้องกัน มากกว่าออกนโยบายมาเพื่อแก้ไขเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นไปแล้ว หากเกิดเหตุการณ์ซ้ำรอยเดิม ทำให้นักลงทุนต่างชาติขาดความเชื่อมั่น ซึ่งผลอาจไม่เลวร้ายถึงขั้นการย้ายฐานการผลิตแต่เป็นไปได้อาจจะขยายการลงทุนไปยังประเทศสมาชิกอาเซียนที่มีศักยภาพมากกว่าและไม่ขยายการลงทุนในไทยอีกต่อไป

6) เนื่องจากผลการศึกษา พบว่า การเจริญเติบโตของยอดจำหน่ายยานยนต์ของบริษัทต่างชาติภายในประเทศทั้งในปีปัจจุบันและปีก่อนหน้า ที่เป็นตัวชี้วัดศักยภาพตลาด เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 ทำให้การเจริญเติบโตของการลงทุนโดยตรงจาก

ต่างประเทศในอุตสาหกรรมยานยนต์ในอาเซียนเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.653 และร้อยละ 0.564 ตามลำดับ หากภาครัฐมีนโยบายกระตุ้นการเจริญเติบโตของยอดจำหน่ายยานยนต์ให้เพิ่มขึ้น ทำให้การเจริญเติบโตของยอดผลิตรถยนต์เพิ่มขึ้นตาม นอกจากนี้ผลการศึกษายังพบว่า การผลิตรถยนต์มีลักษณะเป็นวัฏจักร (Cyclical effects) เนื่องจากการเจริญเติบโตของยอดผลิตรถยนต์เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 ในปีนี้ ทำให้การเจริญเติบโตของยอดผลิตรถยนต์ในปีหน้าลดลงร้อยละ 0.627 แสดงให้เห็นว่า บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ พิจารณาทั้งความต้องการของตลาดและจำนวนยานยนต์ที่ผลิตในปีที่ผ่านมา ดังนั้นหากภาครัฐมีนโยบายที่กระตุ้นให้เกิดการเจริญเติบโตของยอดจำหน่ายยานยนต์ในปีนั้น ทำให้การเจริญเติบโตของยอดผลิตรถยนต์ในปีนั้นเพิ่มขึ้น แต่การเจริญเติบโตของยอดผลิตรถยนต์ในปีถัดไปจะลดลง

7) กรณีการรวมตัวกันเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ทำให้ประเทศสมาชิกอาเซียนได้สิทธิพิเศษทางภาษีนำเข้า 0% ทำให้การนำเข้ายานยนต์จากประเทศอื่นๆ ที่ไม่ได้เป็นประเทศสมาชิกอาเซียนลดลง เป็นการเพิ่มความแข็งแกร่งให้กับตลาดยานยนต์และประเทศผู้ผลิตรถยนต์ในอาเซียนไปในคราวเดียวกัน จากสิทธิพิเศษทางภาษีนำเข้า 0% เท่ากับว่า บริษัทต่างชาติไม่จำเป็นต้องตั้งโรงงานประกอบยานยนต์ในประเทศที่มีความเสียเปรียบ แต่มาลงทุนโดยตรงในประเทศสมาชิกอาเซียนที่มีศักยภาพมากกว่า และใช้สิทธิพิเศษทางภาษีในการส่งออกไปยังประเทศที่มีความเสียเปรียบแทน ทำให้การลงทุนโดยตรงในอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศที่เสียเปรียบลดลง เนื่องจากยอดผลิตรถยนต์ต่อไปนี้ ไม่ได้พิจารณาจากยอดจำหน่ายยานยนต์ของบริษัทต่างชาติในแต่ละประเทศสมาชิกอาเซียนอีกต่อไป แต่กลายเป็นยอดจำหน่ายยานยนต์ของบริษัทต่างชาติทุกประเทศสมาชิกอาเซียน ดังนั้นหากภาครัฐมีนโยบายต่างๆ เพิ่มศักยภาพของประเทศ เพื่อเป็นฐานการผลิตยานยนต์ในอาเซียน เช่น การลดอัตราภาษีนิติบุคคล การเพิ่มผลผลิตภาพการผลิต มีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน เป็นต้น ในอนาคตเมื่อมีการรวมตัวกันอย่างเต็มรูปแบบ ประเทศที่มีศักยภาพมากที่สุดจะกลายเป็นฐานการผลิตยานยนต์ขนาดใหญ่ในอาเซียน สอดคล้องกับข้อเสนอของสถาบันยานยนต์ (2556) เกี่ยวกับการลดอัตราภาษีนำเข้าระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน ตลอดจนยกเว้นอัตราภาษีนำเข้า เป็นการส่งเสริมให้มีการแข่งขันด้านคุณภาพของประเทศผู้ผลิตรถยนต์ในอาเซียน

จากการศึกษา พบว่า บริษัทผู้ผลิตรถยนต์มีความอ่อนไหวต่อนโยบายต่างๆ ของภาครัฐ โดยเฉพาะนโยบายที่ส่งผลต่อยอดจำหน่ายยานยนต์ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่บริษัทต่างชาตินำมาพิจารณาเพื่อลงทุนโดยตรงในอุตสาหกรรมยานยนต์ หากเกิดเหตุการณ์ที่ทำให้ยอดจำหน่ายยานยนต์ลดลงอย่างมาก นโยบายของภาครัฐโดย

การเพิ่มอุปสงค์เทียม จะช่วยให้ยอดจำหน่ายยานยนต์เพิ่มขึ้น เพื่อชดเชยการลดลงของยอดจำหน่ายยานยนต์ ดังนั้นนโยบายของภาครัฐในการกระตุ้นอุปสงค์จะช่วยแก้ไขสถานการณ์ในระยะสั้นได้ สำหรับระยะยาว ภาครัฐควรออกนโยบายที่ก่อให้เกิดอุปสงค์ที่แท้จริง เพื่อก่อให้เกิดการเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์อย่างยั่งยืน เป็นการสร้างความเชื่อมั่นในศักยภาพตลาดของประเทศให้แก่บริษัทต่างชาติที่เข้ามาลงทุนโดยตรง และจะช่วยดึงดูดเงินลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมยานยนต์ของอาเซียนได้

เอกสารอ้างอิง

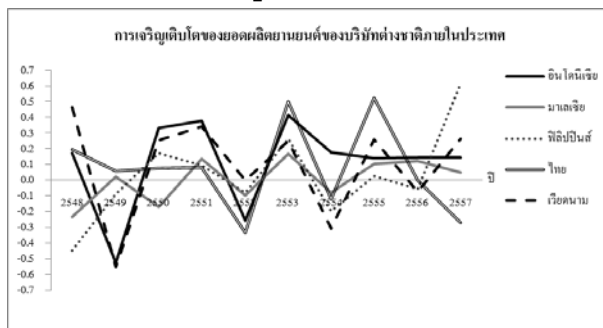
- กฤตพร เสาวภา. (2556). *ปัจจัยกำหนดการลงทุนโดยตรงในต่างประเทศของไทยและสิงคโปร์*. วิทยานิพนธ์ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพฯ
- กองนโยบายและแผนพลังงาน. (2543). *ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์*. ค้นเมื่อ 20 สิงหาคม 2559, จากเว็บไซต์: <http://www2.eppo.go.th/doc/doc-NGV.html>.
- จงกล สมพันธ์แพ. (2550). *การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทย*. วิทยานิพนธ์ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง, กรุงเทพฯ
- ชยพล มีสติ. (2556). *ปัจจัยที่มีผลต่อการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมแม่พิมพ์ในประเทศไทย*. วิทยานิพนธ์ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ กรุงเทพฯ
- ดวงรัตน์ ประจักษ์ศิลปไทย. (2557). *การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment: FDI) ในประเทศไทย*. Academic Focus. ค้นเมื่อ 6 มกราคม 2559, จากเว็บไซต์: library2.parliament.go.th/ejournal/content_af/2557/may2557-2.pdf.
- เต็มธรรม สิทธิเลิศ. (2558). *การเชื่อมโยงด้านพลังงานอาเซียน: สถานะล่าสุดและผลกระทบ*. ค้นเมื่อ 20 สิงหาคม 2559, จากเว็บไซต์: http://www.asean thai.net /ewt_ news.php?nid=3172&filename.
- ธนาคารแห่งประเทศไทย. (2554). *มหาอุทกภัย 2554 ผลกระทบและแนวโน้มการฟื้นตัว จากการสำรวจผู้ประกอบการ*. ค้นเมื่อ 5 กรกฎาคม 2559, จากเว็บไซต์: <https://www.bot.or.th/Thai/MonetaryPolicy/EconomicConditions/AnalysisBLP/1ThaiFloodSurvey2011.pdf>.
- ธิดิชัย อยู่พลี. (2550). *ปัจจัยที่กำหนดการลงทุนโดยตรงของประเทศไทยและผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน*. วิทยานิพนธ์ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, กรุงเทพฯ
- รัตนา สายคณิต, พุทธกาล รัชธร. (2549). *เศรษฐศาสตร์การจัดการธุรกิจระหว่างประเทศ*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- วรพร ชาวปรีชา. (2557). *การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน*. วิทยานิพนธ์ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง, กรุงเทพฯ

- วรภรณ์ ศรีวิจิตร. (2542). ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ: ศึกษาประเทศไทย โดยเปรียบเทียบกับประเทศในกลุ่มอาเซียน. วิทยานิพนธ์ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, กรุงเทพฯ:
- สถาบันยานยนต์. (2554). ศักยภาพสินค้ายานยนต์ไทยภายใต้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน. ค้นเมื่อ 13 ธันวาคม 2558, จากเว็บไซต์: http://www.thaiauto.or.th/2012/012/backoffice/file_upload/research/211225551136291.pdf.
- สถาบันยานยนต์. (2556, เมษายน). นโยบายด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศอาเซียนเพื่อรองรับ AEC 2015. ค้นเมื่อ 13 ธันวาคม 2558, จากเว็บไซต์: http://www.thaiauto.or.th/2012/backoffice/file_upload/research/51125561719241.pdf.
- สำนักงานปลัดกระทรวงการคลัง. (2555). การแถลงผลงานของกระทรวงการคลังตามนโยบายรัฐบาลในรอบ 1 ปี. ค้นเมื่อ 5 กรกฎาคม 2559, จากเว็บไซต์: http://www.mof.go.th/home/Press_release/News2012/099.pdf.
- สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ. (2557). ไทยกับการเป็น 'ศูนย์กลางการผลิตยานยนต์แห่งอาเซียน'. ค้นเมื่อ 13 ธันวาคม 2558, จากเว็บไซต์: <http://www.nstda.or.th/news/18091-motor-vehicle>.
- สำนักประเมินผลและสำนักงบประมาณ. (2556). รายงานการติดตามประเมินผล ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2556 โครงการมาตรการรถยนต์คันแรก. ค้นเมื่อ 10 ธันวาคม 2559, จากเว็บไซต์: http://www.bb.go.th/iWebTemp/25591210/bs3_42yn3eyadic553hryfq5514535.PDF.
- สุวินัย ภรณวลัย. (2535). ทฤษฎีบรรษัทข้ามชาติกับการพัฒนาเศรษฐกิจไทย (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- เสถียร ฉันทบริสุทธิ์. (2549). ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการลงทุนโดยตรงจากประเทศญี่ปุ่นในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง, กรุงเทพฯ
- อภิญา ละอองเอก. (2554). ปัจจัยทางเศรษฐกิจมหภาคที่มีผลต่อการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในภูมิภาคอาเซียน. วิทยานิพนธ์ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, กรุงเทพฯ
- อภิรัตน์ จิตต์. (2554). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในประเทศไทย. ใน การประชุมทางวิชาการและนำเสนอผลงานวิจัย มสธ. วิจัยประจำปี 2554.
- อัญญารณณ์ กันธามณี. (2547). ปัจจัยที่กำหนดเงินลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในประเทศไทย: 2540-2546. วิทยานิพนธ์ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. เชียงใหม่.
- Asiedu, E. (2005). *Foreign Direct Investment in Africa: The Role of Natural Resources, Market Size, Government Policy, Institutions and Political Instability*. Retrieved June 1, 2016, from <http://ssrn.com/abstract=717361>.
- Carstensen, K. & Toubal, F. (2004). Foreign Direct Investment in Central and Eastern European countries: a dynamic panel analysis. *Journal of Comparative Economics*, 32, 3-22.
- Dunning, J. H. (1980a). Location of Economic Activity and the Multination Enterprise: Some Empirical Tests. *Journal of International Business*, XL (1).
- Dunning, J. H. (1980b). Towards an Eclectic Theory of International Production: Some Empirical Tests. *Journal of International Business Studies*, 11(1), 9-31.

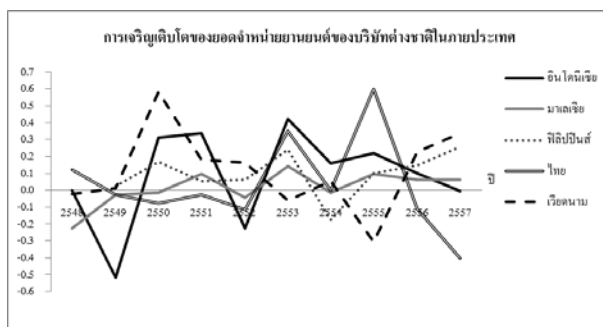
- Dunning, J. H. (2003). *Determinants of Foreign Direct Investment: Globalizaion – Induced Change and the Role of Policies*. Paper presented at the 5th Annual World Bank Conference on Development Economics-Europe.
- International Labour Organization. (n.d.). *Statutory nominal gross monthly minimum wage effective December 31st (Local currency)*. Retrieved January 14, 2016, from <http://www.ilo.org/>
- KPMG. (n.d.). *Corporate tax rates table*. Retrieved January 13, 2016, from <https://home.kpmg.com/xx/en/home/services/tax/tax-tools-and-resources/tax-rates-online>.
- MarkLines. (2015). *Minimum Wages in Asia -The Automotive industry in 2015*. Retrieved January 14, 2016, from http://www.marklines.com/en/report/oem001_201501?search=minimum%20wage.
- Marklines. (n.d.). *Vehicle Production Data*. Retrieved January 7, 2016, from https://www.marklines.com/en/vehicle_production/index.
- Marklines. (n.d.). *Vehicle sales data*. Retrieved January 7, 2016, from https://www.marklines.com/en/vehicle_sales/index.
- Nonnenberg, M. & Mendonca, M. (2004). *The Determinants of Direct Foreign Investment in Developing Countries*. Retrived June 1, 2016, from <http://ssrn.com/abstract=525462>.
- Okamoto, Y., & Sjöholm, F. (2000). Productivity in the Indonesian Automotive Industry. *ASEAN Economic Bulletin*. 17(1), 60-73.
- Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles. (n.d.). *Sales Statistics*. Retrieved January 7, 2016, from <http://www.oica.net/category/sales-statistics/>
- Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles. (n.d.). *Production Statistics*. Retrieved January 7, 2016, from <http://www.oica.net/category/production-statistics/>
- The ASEAN Secretariat. (2014). *ASEAN Investment Report 2013-2014*. Retrieved 3 July 2016, from http://www.asean.org/storage/images/pdf/2014_upload/AIR%2020132014%20FINAL.pdf.
- The Asian Development Bank. (2015). *Key Indicators for Asia and the Pacific 2015*. Retrieved July 5, 2016, from <http://www.adb.org/publications/key-indicators-asia-and-pacific-2015>.
- The Asian Productivity Organization. (n.d.). *APO Productivity Databook 2015*. Retrieved January 13, 2016, from <http://www.apo-tokyo.org/publications/ebooks/apo-productivity-databook-2015/>.
- The Association of Southeast Asian Nations. (n.d.). *Statistical Publications*. Retrieved January 14, 2016, from <http://asean.org/resource/statistics/statistical-publications/>.

ภาคผนวก ก

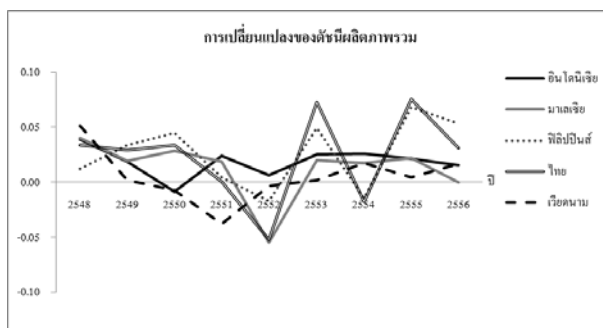
ตัวแปรเชิงปริมาณที่ปรับค่าให้อยู่ในระดับ First difference



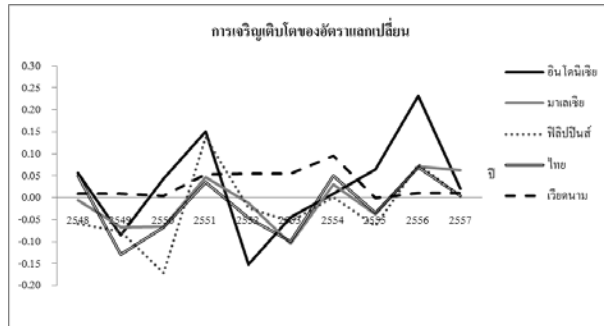
ภาพ 1ก การเจริญเติบโตของยอดผลิตรายงานของบริษัทต่างชาติภายในประเทศ ตั้งแต่ปี พ.ศ.2547-2557



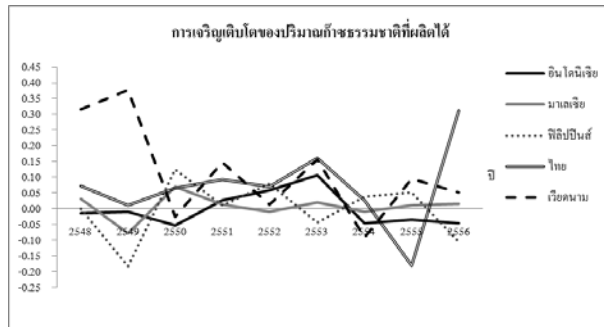
ภาพ 2ก การเจริญเติบโตของยอดจำหน่ายรายงานของบริษัทต่างชาติภายในประเทศ ตั้งแต่ปี พ.ศ.2547-2557



ภาพ 3ก การเปลี่ยนแปลงของดัชนีผลิตภาพรวม ตั้งแต่ปี พ.ศ.2547-2556



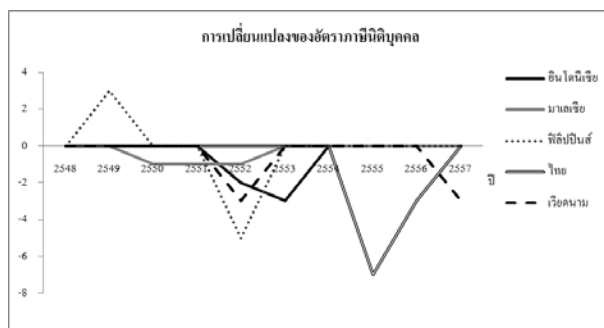
ภาพ 4ก การเจริญเติบโตของอัตราแลกเปลี่ยน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547-2557



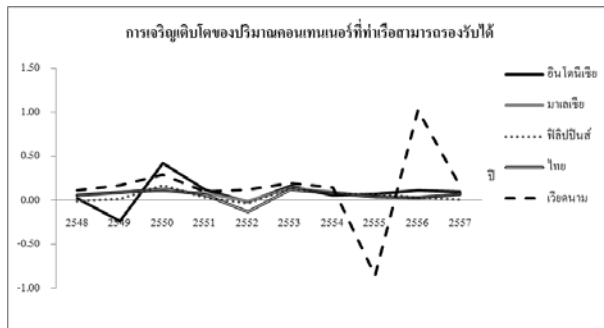
ภาพ 5ก การเจริญเติบโตของปริมาณก๊าซธรรมชาติที่ผลิตได้ ตั้งแต่ปี พ.ศ.2547-2556



ภาพ 6ก การเจริญเติบโตของอัตราค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำ ตั้งแต่ปี พ.ศ.2547-2556



ภาพ 7ก การเปลี่ยนแปลงของอัตราภาษีนิติบุคคล ตั้งแต่ปี พ.ศ.2547-2557



ภาพ 8ก การเจริญเติบโตของปริมาณคอนเทนเนอร์ที่ทำเรือสามารถรองรับได้ ตั้งแต่ปี พ.ศ.2547-2557