

ACADEMIC FOCUS



POLITICS

TECHNOLOGY

SOCIAL

NEWS

ECONOMICS

HOT ISSUE

INFORMATION

การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ
(Foreign Direct Investment: FDI)
ในประเทศไทย



ISSN 2287-0520

สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร



Academic Focus
พฤษภาคม 2557

การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment: FDI) ในประเทศไทย

สารบัญ

บทนำ	1
ความหมายและประเภทของการ ลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ	2
ประโยชน์ของการลงทุนโดยตรง จากต่างประเทศนอกเหนือจากการ ส่งเสริมการส่งออก	4
การส่งเสริมการลงทุนจาก ต่างประเทศของรัฐบาลไทย	5
การส่งออกและการส่งเสริม การลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์	6
ผลกระทบจากปัญหายืดเยื้อ ทางการเมืองต่อการลงทุนโดยตรง จากต่างประเทศ	10
บทสรุปและข้อเสนอแนะ	10
เอกสารอ้างอิง	12

เอกสารวิชาการอิเล็กทรอนิกส์

สำนักวิชาการ
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
<http://www.parliament.go.th/library>

บทนำ

การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศมีความสำคัญต่อการพัฒนาด้านเศรษฐกิจของประเทศกำลังพัฒนา เนื่องจากระดับการออมภายในประเทศไม่เพียงพอต่อความต้องการลงทุนในประเทศ ดังนั้น จึงต้องอาศัยเงินลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ เพื่อใช้ในการลงทุนภายในประเทศด้วย ซึ่งการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศนี้ไม่ได้มาในรูปของเม็ดเงินการลงทุนเพียงอย่างเดียว แต่ยังรวมถึงความรู้ด้านเทคโนโลยี การจัดการ และทุนทางปัญญา ซึ่งจะช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศและกระตุ้นการเติบโตของเศรษฐกิจของไทย

อุตสาหกรรมที่ได้รับเงินลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศมากที่สุดได้แก่ อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญต่อภาคอุตสาหกรรมการผลิตของไทย

อุตสาหกรรมนี้ นอกจากการผลิตเพื่อบริโภคในประเทศแล้ว ประเทศไทยยังผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์เพื่อส่งออกขายยังต่างประเทศด้วย โดยประเทศไทยเป็นผู้ผลิตรถยนต์ อันดับ 10 ของโลกในปี 2555^{*} และมียอดการส่งออกสินค้ายานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์มากเป็นอันดับ 1 ของอาเซียน ซึ่งเป็นที่น่าสังเกตว่าอุตสาหกรรมนี้ก็ได้รับเงินลงทุนจากต่างประเทศมากเป็นอันดับหนึ่งของอุตสาหกรรมการผลิตทั้งหมด^{**} เช่นกัน ดังนั้นการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศจึงมีส่วนช่วยเพิ่มผลผลิตและกระตุ้นการค้าระหว่างประเทศในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศไทย

ความหมายและประเภทของการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ

การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment: FDI) คือการที่บริษัทที่ตั้งอยู่ในต่างประเทศหรือประเทศที่จะมาลงทุน (Source Countries) ต้องการมาลงทุนทำธุรกิจในประเทศไทยหรือประเทศที่รับการลงทุน (Host Countries) เพื่อสร้างผลกำไรส่งกลับไปยังบริษัทในประเทศของตน

การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศนั้น สามารถแบ่งตามผลกระทบต่อการค้าระหว่างประเทศได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ ได้แก่

1. การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในแนวนอน (Horizontal FDI)

การลงทุนประเภทนี้ ผู้ลงทุนจากต่างประเทศจะมาลงทุนในประเทศไทยเพื่อขายสินค้าของตนให้แก่คนไทย ทั้งนี้เพื่อประโยชน์จากการลดลงของค่าขนส่ง การเพิ่มโอกาสของการเจาะตลาดและหลีกเลี่ยงมาตรการการกีดกันทางการค้า หรือหวังประโยชน์ที่รับจากการส่งเสริมการลงทุนจากประเทศไทย แต่ผู้ลงทุนต้องเสียต้นทุนคงที่ (Fixed Cost) ที่จะใช้ตั้งฐานการผลิต ดังนั้นถ้าตลาดภายในประเทศเล็กมาก ประโยชน์ที่รับจากการมาลงทุนอาจไม่เพียงพอกับค่าใช้จ่ายในการตั้งฐานการผลิต การลงทุนประเภทนี้จะไม่ช่วยกระตุ้นการส่งออก แต่อาจทำให้การนำเข้าเพิ่มขึ้นเนื่องจากการต้องมีการนำเข้าเครื่องจักรและวัตถุดิบบางชนิดจากต่างประเทศเพื่อใช้ในขั้นตอนการผลิต

2. การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในแนวตั้ง (Vertical FDI)

การลงทุนประเภทนี้ ผู้ลงทุนจากต่างประเทศจะมาลงทุนในประเทศไทยเพื่อใช้เป็นฐานการผลิตเพื่อส่งออกกลับไปยังประเทศของผู้ลงทุนเองหรือไปยังประเทศอื่น ๆ ทั้งนี้ต้นทุนการผลิตในประเทศไทยเมื่อรวมกับค่าธรรมเนียมการค้า (Trade Costs) เช่น ค่าขนส่งไปยังประเทศคู่ค้าแล้วจะต้องต่ำกว่าต้นทุนการผลิตภายในประเทศของผู้ลงทุนเองเพื่อลดต้นทุนการผลิตให้ได้มากที่สุด ดังนั้นการลงทุนประเภทนี้จะกระตุ้นทั้งการนำเข้าเครื่องจักรและวัตถุดิบจากต่างประเทศเพื่อใช้ในการผลิตและกระตุ้นการส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศได้เช่นกัน (Davis et al., 2010)

สำหรับประเภทของการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศของประเทศไทยนั้น ทำการวิเคราะห์ได้จากสองวิธีคือ 1. การใช้แบบจำลองถดถอย (Regression Model) ของแบบจำลองแรงโน้มถ่วง (Gravity Equation)

* ข้อมูลจากกรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศกระทรวงการต่างประเทศ

** คิดเป็นร้อยละ 21 ของการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในภาคการผลิตทั้งหมดข้อมูลจากธนาคารแห่งประเทศไทย

และ 2. การวิเคราะห์ข้อมูลยอดขายทั้งหมดทั้งทางด้านการส่งออกและนำเข้าของบริษัทในเครือที่ถูกควบคุมโดยชาวต่างชาติ (Foreign Affiliates) ซึ่งหมายถึงบริษัทในเครือที่ชาวต่างชาติที่มีอำนาจในการควบคุมกิจการหรือถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 50 และสามารถสรุปได้ว่า การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในประเทศไทยนั้นมีทั้งประเภทแนวนอนและแนวตั้ง

การวิเคราะห์โดยใช้แบบจำลองถดถอย พบว่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศส่งผลในทางบวกต่อการส่งออกและการนำเข้าของประเทศไทยจากประเทศผู้มาลงทุนอย่างไม่มีนัยสำคัญ ทั้งนี้สามารถอธิบายได้จากการสร้างความชำนาญในเชิงลึก (Vertical specialization) (Ishii & Yi, 1997) นั่นคือ บริษัทผู้ผลิตจะแบ่งขั้นตอนการผลิตสินค้าขึ้นหนึ่งออกเป็นชิ้นส่วนย่อย ๆ เพื่อมอบหมายให้แต่ละประเทศทำการผลิต สินค้าหนึ่งชิ้น จึงไม่ได้ถูกผลิตสำเร็จรูปตั้งแต่ต้นจนจบภายในประเทศเดียวกัน ดังนั้นการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศผู้มาลงทุนจึงเพิ่มขึ้นอย่างไม่มีนัยสำคัญ ในขณะที่การค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศอื่น ๆ จะเพิ่มขึ้นอย่างมาก เพราะต้องมีการนำเข้าและส่งออกชิ้นส่วนผลิตภัณฑ์ไปยังประเทศอื่นเพื่อทำการผลิตต่อไปตามที่บริษัทผู้ผลิตกำหนดไว้ ถึงแม้ว่าต้นทุนด้านแรงงานและค่าจ้างขั้นต่ำของประเทศไทยจะไม่ได้ต่ำเท่าประเทศอื่น ๆ เช่น ลาว กัมพูชา หรือ เวียดนาม แต่ประเทศไทยถือว่าเป็นประเทศที่มีกฎข้อบังคับเป็นมิตรต่อการทำธุรกิจมากกว่าประเทศอื่น อีกทั้งยังมีระบบการขนส่งที่ดีกว่าประเทศเหล่านั้น ซึ่งสามารถเห็นได้จากสถิติของปี 2551 ตารางที่ 1

ตารางที่ 1: ปัจจัยที่ส่งผลต่อการทำธุรกิจในประเทศ*

	ค่าแรง ขั้นต่ำ (PPP\$)	ความ หนาแน่น ของถนน (กิโลเมตร)**	เวลาที่ใช้ ในการ ตั้งธุรกิจ (วัน)	ดัชนีวัด ประสิทธิภาพ ของการขนส่ง (1-5)***	ดัชนีวัด ความยากง่าย ของการทำธุรกิจ (1=ดีที่สุด)
กัมพูชา	156	22	85	2.56	133
จีน	204	42	33	3.52	91
อินเดีย	113	125	27	3.08	132
อินโดนีเซีย	142	25	47	2.94	128
ลาว	65	17	92	2.5	163
ฟิลิปปินส์	424	67	36	3.02	138
ไทย	304	35	29	3.18	18
เวียดนาม	120	48	34	3	99

* ข้อมูลค่าแรงขั้นต่ำจาก Global wage report 2008/09 โดย International Labor Office Geneva ข้อมูลตัวแปรอื่น ๆ จาก World Bank Data

** ความยาวถนน (กิโลเมตร) ในพื้นที่ 100 ตารางกิโลเมตร

*** คะแนนเต็ม 5

อย่างไรก็ตาม เมื่อวิเคราะห์จากสถิติการส่งออกของบริษัทในเครื่องที่ถูกควบคุมโดยชาวต่างชาติในประเทศไทยทั้งหมดพบว่า ในปี 2553 และ 2554 มีการส่งออกคิดเป็นร้อยละ 37.78 และ 38.7 จากยอดขายทั้งหมด นั่นหมายความว่าอีกกว่าร้อยละ 60 ที่เหลือนั้นถูกขายภายในประเทศ แต่เมื่อพิจารณาเฉพาะกลุ่มของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการผลิต มีการส่งออกคิดเป็นร้อยละ 83.2 ของการส่งออกโดยบริษัทในเครื่องที่ถูกควบคุมโดยชาวต่างชาติทั้งหมด และมีการนำเข้าคิดเป็นร้อยละ 90 ของการนำเข้าโดยบริษัทในเครื่องที่ถูกควบคุมโดยชาวต่างชาติทั้งหมด นั่นแสดงให้เห็นว่าในอุตสาหกรรมการผลิตยังคงต้องมีการนำเข้าเครื่องจักรชิ้นส่วนการผลิต และปัจจัยการผลิตต่าง ๆ เพื่อใช้ในการผลิตสินค้าภายในประเทศอยู่

ประโยชน์ของการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศนอกเหนือจากการส่งเสริมการส่งออก

การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศมีผลต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศที่รับการลงทุน เพราะหากต้องการให้เศรษฐกิจขยายตัวร้อยละ 7-8 ต่อปี ต้องมีการลงทุนภายในประเทศถึงร้อยละ 35-40 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ทั้งหมด (Nimal, 2011) ซึ่งระดับการออมภายในประเทศมีไม่เพียงพอ จึงต้องใช้การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศมาเติมเต็มการลงทุนภายในประเทศในส่วนที่ขาดไป ซึ่งการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศนอกจากจะเป็นทุนที่สำคัญและช่วยส่งเสริมการลงทุนภายในประเทศแล้ว ยังช่วยส่งเสริมการสร้างงานและช่วยให้เกิดการถ่ายทอดเทคโนโลยีใหม่ ๆ จากประเทศผู้มาลงทุนอีกด้วย แต่ทั้งนี้การขยายตัวของเศรษฐกิจก็ยังคงจำเป็นต้องอาศัยปัจจัยในด้านอื่น ๆ ของประเทศผู้รับการลงทุนด้วย เช่น ทรัพยากรมนุษย์ เสรีภาพทางเศรษฐกิจ นโยบายทางการค้า โครงสร้างพื้นฐานของประเทศ และเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ เป็นต้น

การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศสามารถช่วยกระตุ้นการลงทุนภายในประเทศได้ เพราะช่วยเพิ่มโอกาสให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจภายในประเทศเปิดกว้างขึ้น ซึ่งรวมถึงกรณีที่มีการผลิตของบริษัทจากต่างประเทศต้องการปัจจัยการผลิตทั้งที่จับต้องได้และจับต้องไม่ได้ที่ผลิตภายในประเทศไทย นอกจากนี้ยังช่วยเพิ่มการลงทุนทางด้านการวิจัยและพัฒนาในประเทศไทยอีกด้วย ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับว่าการลงทุนจากต่างประเทศนั้นถูกนำไปลงทุนในโครงการชนิดใด หากลงทุนโดยการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ นั่นคือ ลงทุนในโครงการที่รัฐเป็นเจ้าของ หรือลงทุนในโครงการที่ประเทศไทยทำอยู่แล้วและไม่ได้ลงทุนในโครงการใหม่ การลงทุนจากต่างประเทศก็อาจส่งผลให้การลงทุนภายในประเทศลดลง เนื่องจากผู้ลงทุนในประเทศอาจจะไม่มีความสามารถในการแข่งขันกับบริษัทใหญ่ ๆ จากต่างประเทศได้ (Sevil, Bilge, & Mahmut, 2012) นอกจากนี้การลงทุนจากต่างประเทศยังช่วยส่งเสริมการจ้างงานในประเทศไทยโดยมีการจ้างงานคนไทยกว่าหนึ่งแสนอัตราในโครงการของชาวต่างชาติที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน ดังแสดงในตารางที่ 2 นับว่าเป็นการเพิ่มรายได้ให้คนในชุมชนอีกประการหนึ่งด้วย

ตารางที่ 2: การจ้างงานที่เกิดขึ้นในการลงทุนจากต่างประเทศที่ได้รับการส่งเสริมจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI)

ปี	การจ้างงาน	
	คนไทย	คนต่างชาติ
2550	154,078	3,296
2551	120,294	2,957
2552	73,092	2,190
2553	158,864	2,558
2554	94,768	7,372
2555	192,120	3,845
2556	165,269	3,736

ข้อมูลจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (Thai BOI)

การถ่ายทอดเทคโนโลยีจากประเทศผู้มาลงทุนก็เป็นประโยชน์ที่สำคัญอีกข้อหนึ่งของการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ เพราะการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศสามารถเพิ่มคลังแห่งความรู้ (Stock of Knowledge) ในระบบเศรษฐกิจไทยได้ เนื่องจากการนำสินค้าทุนหรือเทคโนโลยีใหม่และกระบวนการการผลิตรูปแบบใหม่มาใช้ และยังมีการเพิ่มความรู้ด้านการจัดการและการพัฒนาด้านทักษะ ซึ่งสิ่งเหล่านี้สามารถถูกถ่ายทอดไปยังบริษัทภายในประเทศได้ การพัฒนาทางด้านทักษะนั้นอาจเกิดขึ้นจากการฝึกอบรมจากทางบริษัทโดยตรงหรือจากการเรียนรู้ด้วยการทำงานเอง ดังนั้น แรงงานในประเทศจะได้รับความรู้ และทักษะต่าง ๆ จากการเรียนรู้ขั้นตอนการผลิตและการบริหารจัดการภายในบริษัทเหล่านี้ จึงช่วยเพิ่มศักยภาพในการพัฒนาผลิตภัณฑ์ของตนเองให้มีคุณภาพ และสามารถแข่งขันในตลาดโลกได้ในอนาคต นอกจากนี้ ประเทศไทยยังได้รับประโยชน์จากการได้รับเงินตราต่างประเทศจากการดำเนินงานของบริษัทต่างชาติเหล่านี้ด้วย

การส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศของรัฐบาลไทย

เมื่อรัฐบาลได้เปลี่ยนแปลงนโยบายจากการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้ามาเป็นการผลิตเพื่อการส่งออก ส่งผลให้มีเงินลงทุนจากต่างประเทศเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก เนื่องจากมีมาตรการในด้านต่าง ๆ เพื่อดึงดูดให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุนในประเทศไทยเพิ่มขึ้น ซึ่งในการพิจารณาเข้ามาลงทุนในประเทศไทยนั้น นักลงทุนต่างชาติให้ความสนใจด้านการแสวงหาตลาดภายในประเทศเป็นอันดับแรก รองลงมาเป็นปัจจัยด้านแรงงานและระดับค่าจ้าง สิทธิพิเศษทางด้านภาษีและการคุ้มครองของรัฐ ทั้งนี้ เสถียรภาพทางการเมืองของไทยก็เป็นปัจจัยที่นักลงทุนต่างชาติให้ความสำคัญเช่นเดียวกัน ตามมาด้วยการเน้นการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งภาคตะวันออกให้เป็นที่ตั้งอุตสาหกรรมต่าง ๆ และปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมโดยนำมาตรการทางภาษีและสิ่งจูงใจมาใช้

เพื่อส่งเสริมการผลิตเพื่อการส่งออกและการกระจายอุตสาหกรรมไปสู่ภูมิภาค* (สถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง, 2549)

จึงอาจกล่าวได้ว่าประเทศไทยนั้นมียุทธศาสตร์เกี่ยวกับการลงทุนในภาพรวมที่ค่อนข้างเอื้อต่อการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ ทั้งนี้เพราะภาครัฐมีนโยบายเปิดเสรีและไม่เลือกปฏิบัติต่อคนไทยและนักลงทุนต่างชาติแตกต่างกัน เช่น มีการอนุญาตให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาประกอบกิจการได้เกือบทุกชนิดยกเว้นโครงการลงทุนในกิจการเกษตรกรรม การเลี้ยงสัตว์ การประมง การสำรวจและการทำเหมืองแร่ที่จะต้องให้ผู้มีสัญชาติไทยถือหุ้นรวมกันไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของทุนจดทะเบียน** ในขณะที่โครงการการลงทุนในกิจการอุตสาหกรรมอนุญาตให้ต่างชาติถือหุ้นข้างมากหรือถือหุ้นทั้งหมดได้ไม่ว่าตั้งในเขตใด อีกทั้งผู้ลงทุนยังสามารถเคลื่อนย้ายผลตอบแทนได้อย่างเสรีอีกด้วย นอกจากนี้ รัฐบาลยังได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (Board of Investment: BOI) สังกัดกระทรวงอุตสาหกรรมขึ้นในปี 2509 เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและอำนวยความสะดวกด้านการลงทุน และสนับสนุนการทำธุรกิจในประเทศไทย โดยนักลงทุนสามารถสอบถามและศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับการยื่นขอรับการส่งเสริมการลงทุนได้จากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

การส่งออกและการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์

อุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย เริ่มต้นขึ้นจากนโยบายส่งเสริมการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้าของรัฐบาล ภายหลังการประกาศใช้พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม พ.ศ. 2503 ซึ่งกำหนดให้สิทธิพิเศษทางภาษี เพื่อจูงใจนักลงทุนต่างชาติให้เข้ามาลงทุนในประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น ผลจากมาตรการนี้ทำให้มีผู้ประกอบการประกอบรถยนต์ในประเทศไทยเพิ่มขึ้นหลายราย ถึงแม้ว่าจะมีผู้ประกอบการเพิ่มมากขึ้นก็ยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการของตลาดภายในประเทศได้อย่างเพียงพอ ตั้งแต่ปี 2514 เป็นต้นมา รัฐบาลจึงต้องการให้มีการปรับตัวสู่ท้องถิ่น (Localization) เพื่อเพิ่มการผลิตยานยนต์ภายในประเทศและลดต้นทุนการผลิตลง แต่ก็ยังคงปรากฏว่าการนำเข้ารถยนต์ที่ประกอบสำเร็จจากต่างประเทศ (Completely Built Up: CBU) ยังคงมีปริมาณมากกว่ารถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศ (Completely Knocked Down : CKD) เนื่องจากรถยนต์ประกอบสำเร็จจากต่างประเทศ ได้รับประโยชน์จากการประหยัดเนื่องจากขนาด (Economies of Scale) ทำให้ต้นทุน การผลิตถูกกว่ารถยนต์ที่ประกอบภายในประเทศที่ต้องสั่งซื้อชิ้นส่วนสำเร็จรูปส่วนใหญ่จากต่างประเทศเข้ามาประกอบรวมกับชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศไทย ซึ่งยังไม่ได้คุณภาพและมีปริมาณไม่เพียงพอ ด้วยเหตุนี้รัฐบาลจึงประกาศห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์โดยสาร (Passenger cars) ขึ้นใหม่ พร้อมทั้งมีการลดจำนวนแบบ (Model) สำหรับรถยนต์โดยสารที่จะถูกผลิตภายในประเทศ ห้ามนำเข้ารถยนต์โดยสารที่ประกอบสำเร็จจากต่างประเทศเพิ่มภาชนะนำเข้าชิ้นส่วน อุปกรณ์ของชิ้นส่วน และอุปกรณ์รถยนต์เพื่อปกป้องผู้ผลิตเก่า และกำหนดอัตราขั้นต่ำของชิ้นส่วนที่ใช้ในการผลิตที่จะต้องมาจากการผลิตภายในประเทศ (Local Content Requirements) นอกจากนี้

* จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 5 ปี พ.ศ.2525-2529

** จาก Thailand Board of Investment website

ยังมีการส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศเพื่อสนับสนุนการถ่ายทอดทางเทคโนโลยีจากบริษัทต่างชาติมาสู่บริษัทไทยอีกด้วย โดยประเทศที่มีการลงทุนในประเทศไทยมากที่สุดเพื่อตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ ได้แก่ ประเทศญี่ปุ่น นโยบายเหล่านี้ทำให้ต้นทุนการผลิตรถยนต์ต่ำลงประกอบกับการปรับโครงสร้างทางภาษี จึงทำให้การแข่งขันทางการค้าในอุตสาหกรรมนี้เพิ่มขึ้น ราคารถยนต์จึงต่ำลง ซึ่งกระตุ้นให้ความต้องการบริโภครถยนต์ภายในประเทศสูงขึ้นและการผลิตรถยนต์เพิ่มขึ้น มาตรการเหล่านี้ทำให้โรงงานประกอบรถยนต์เริ่มจ้างบริษัทภายนอกจากทั่วโลกให้ผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์ให้ (Outsourcing) โดยเฉพาะชิ้นส่วนที่มีขั้นตอนการผลิตที่ซับซ้อน ดังนั้นจึงมีโครงข่ายโซ่อุปทาน (Supply Network) เกิดขึ้น (Samart Chiasakul, 2004) แต่วัตถุประสงค์ของการผลิตรถยนต์ในช่วงนี้ยังเป็นการผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศเป็นหลักและผลิตเพื่อการส่งออกเพียงเล็กน้อย

อุตสาหกรรมยานยนต์ประกอบด้วยอุตสาหกรรมหลัก 2 ประเภท คือ

1) อุตสาหกรรมต้นน้ำ ได้แก่ อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ประกอบด้วยผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับหนึ่ง (Tier 1) ซึ่งเป็นกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนที่มีความซับซ้อนส่งให้กับผู้ประกอบยานยนต์โดยตรง เช่น เครื่องยนต์ เบรก ล้อรถยนต์ และผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับสองและรองลงมา (Tier 2 and 3) ซึ่งเป็นกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบย่อยหรืออะไหล่ทดแทน เช่น ผลิตภัณฑ์เครื่องจักรกลและโลหะการ พลาสติก ยาง เหล็ก แก้ว และกระจก

2) อุตสาหกรรมปลายน้ำ ได้แก่ อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการประกอบยานยนต์ ประกอบด้วยผู้ประกอบรถจักรยานยนต์ ผู้ประกอบรถยนต์นั่งส่วนบุคคล และผู้ประกอบรถเพื่อการพาณิชย์ (ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2549)

ต่อมาในปี 2540-2541 ได้เกิดวิกฤติเศรษฐกิจขึ้นในประเทศไทยทำให้ความต้องการบริโภคภายในประเทศลดลง ประกอบกับค่าเงินบาทที่อ่อนตัวลงอย่างมากทำให้ผู้ผลิตรถยนต์เปลี่ยนไปผลิตเพื่อการส่งออกมากขึ้นเรื่อย ๆ โดยเฉพาะรถเพื่อการพาณิชย์ซึ่งได้แก่ รถกระบะขนาดน้อยกว่า 1 ตัน รถกระบะ 1 ตัน รถยนต์นั่งที่มีกระบะ รถยนต์นั่งกึ่งบรรทุก และรถบรรทุก (กิตติศักดิ์ ดีเสมอ และศุภนาถ ศิริพงศ์, 2555) (Original Equipment Manufacturer: OEM) มากขึ้น

ปัจจุบันประเทศไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ที่สำคัญรายหนึ่งของโลก โดยสามารถผลิตได้กว่า 2.5 ล้านคันในปี 2556 และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งประเทศไทยติดอันดับหนึ่งในสิบผู้ที่ผลิตรถยนต์ได้มากที่สุดของโลกในปี 2555 และ 2556 ดังที่ได้สรุปไว้ในตารางที่ 3

* เพิ่มขึ้นจากสัดส่วนการผลิตเพื่อการจำหน่ายภายในประเทศต่อเพื่อการส่งออกร้อยละ 65:45 ในปี 2543-2549 เป็น สัดส่วนร้อยละ 50:50 ในปี 2550 ข้อมูลจากแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ปี พ.ศ.2555-2559

ตารางที่ 3: ยอดการผลิตรถยนต์ของไทยและของโลก

ปี	ประเทศไทย				โลก	
	รถเพื่อการพาณิชย์	รถทั้งหมด	อันดับ(ของโลก)		รถเพื่อการพาณิชย์	รถทั้งหมด
	(คัน)	(คัน)	รถเพื่อการพาณิชย์	รถทั้งหมด		
2550	971,902	1,287,346	5	14	20,064,715	73,266,061
2551	992,433	1,393,742	4	14	17,794,376	70,520,493
2552	685,936	999,378	4	14	14,019,270	61,791,868
2553	1,090,126	1,644,513	5	12	19,362,284	77,703,987
2554	919,811	1,457,798	6	15	20,147,802	80,045,075
2555	1,484,042	2,429,142	3	10	21,138,198	84,208,200
2556	1,409,797	2,532,577	5	9	21,866,828	87,300,115

ข้อมูลจาก <http://www.oica.net>

การพัฒนาของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยนั้น มีการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศเป็นปัจจัยที่สำคัญดังตารางที่ 4 ซึ่งนักลงทุนต่างชาติได้เข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ คิดเป็นสัดส่วนมากที่สุดในการผลิตทั้งหมดโดยมากกว่าครึ่งมาจากบริษัทข้ามชาติญี่ปุ่น รองลงมาคือสหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรป (Woradul Tularak, 2012)

ตารางที่ 4 : ยอดเงินลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศของไทย

ปี	ยอดคงค้างเงินลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในการผลิตยานยนต์ รถพ่วงและรถกึ่งพ่วง (ล้านดอลลาร์สหรัฐ)	คิดเป็นร้อยละต่อการลงทุนในภาคการผลิตทั้งหมด
2550	9,395.06	19.8
2551	10,204.41	21.09
2552	10,866.30	20.01
2553	13,904.84	20.72
2554	13,991.34	19.32
2555	17,173.39	21.21

ข้อมูลจากธนาคารแห่งประเทศไทย

ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่หนึ่ง (Tier 1 Suppliers) ประมาณร้อยละ 50 เป็นบริษัทของคนไทย และอีกร้อยละ 50 เป็นบริษัทที่ชาวต่างชาติเป็นเจ้าของหรือเป็นกิจการร่วมค้า (Joint Venture) โดยมีบริษัทของญี่ปุ่นประมาณร้อยละ 40.5 ของบริษัทต่างชาติทั้งหมด และอีกร้อยละ 50 เป็นบริษัทไทย ส่วนผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับที่สองและรองลงมา (Tier 2 and 3) ส่วนใหญ่เป็นบริษัทขนาดกลางและขนาดเล็กซึ่งมีคนไทยเป็นเจ้าของ

อย่างไรก็ตาม จากงานวิจัยของ Rogier Busser เรื่อง ‘Detroit of the East’? Industrial Upgrading, Japanese Car Producers and the Development of the Automotive Industry in Thailand ที่ถูกเผยแพร่ในปี 2551 ผู้วิจัยได้สัมภาษณ์บริษัทประกอบรถยนต์รายใหญ่ของญี่ปุ่น 3 รายและผู้ผลิตชิ้นส่วนอีก 15 ราย ซึ่งใน 15 รายนี้เป็นบริษัทที่มีชาวญี่ปุ่นเป็นหุ้นส่วนหลัก 10 ราย และบริษัทที่ชาวไทยเป็นหุ้นส่วนหลักอีก 5 ราย โดยผู้ผลิตรถยนต์ทั้ง 3 รายนี้ซื้อชิ้นส่วนรถยนต์จากบริษัทผลิตชิ้นส่วนในประเทศไทยถึงร้อยละ 80 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นบริษัทญี่ปุ่น ทั้งนี้เพราะการประหยัดเนื่องจากขนาด (Economies of Scale) ทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนชาวญี่ปุ่นเข้ามาตั้งโรงงานผลิตในประเทศไทยเพื่อขายให้แก่ผู้ประกอบรถชาวญี่ปุ่นมากขึ้น ปัจจัยสำคัญอีกประการหนึ่งที่ทำให้นักลงทุนชาวญี่ปุ่นเข้ามาตั้งโรงงานผลิตชิ้นส่วน ในไทยก็คือวิกฤติเศรษฐกิจในช่วงปี 2540 เพราะทำให้บริษัทไทยบางบริษัทต้องเปลี่ยนจากผู้ผลิตชิ้นส่วนอันดับหนึ่งไปผลิตชิ้นส่วนอันดับสองแทน ในขณะที่บางบริษัทต้องปิดตัวลงประกอบกับค่าเงินบาทที่อ่อนค่าลง ทำให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุนในประเทศไทยมากขึ้น นอกจากนี้บริษัทผู้ประกอบรถยนต์ยังระบุว่าความสามารถทางเทคโนโลยีของบริษัทผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ไทยนั้นยังไม่ดีพอ และวิศวกรและช่างเทคนิคด้านการผลิตที่จบการศึกษาจากสถาบันการศึกษาในท้องถิ่นของไทย ก็มีความสามารถยังไม่เพียงพอ ด้านบริษัทผลิตชิ้นส่วนที่ได้รับการสัมภาษณ์ทั้งหมดล้วนต้องเซ็นสัญญาทางเทคนิคกับบริษัทญี่ปุ่น เพราะถ้าไม่นำเข้าเทคโนโลยีจากประเทศญี่ปุ่นก็จะไม่ได้รับการยอมรับจากลูกค้าชาวญี่ปุ่น และไม่สามารถขายชิ้นส่วนรถยนต์ให้แก่บริษัทเหล่านั้นได้ อีกทั้งเทคโนโลยีการผลิตใหม่ ๆ ก็แทบจะไม่เคยเกิดขึ้นในบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนของไทยเลย ส่วนการพัฒนาทางเทคโนโลยีของบริษัทผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยตามความเห็นของผู้ผลิตรถยนต์ชาวญี่ปุ่นนั้น ค่อนข้างไปในทางลบ เนื่องจากมักส่งของให้ไม่ตรงเวลาและไม่ได้คุณภาพ และผู้ผลิตชาวญี่ปุ่นต้องเข้าช่วยเหลือบริษัทไทยด้านการพัฒนาทางเทคโนโลยี ซึ่งเป็นขั้นตอนที่เสียเวลาและค่าใช้จ่ายสูง

อย่างไรก็ตามอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยยังคงมีจุดแข็งอยู่ จากการศึกษาของศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2549) ระบุว่าชิ้นส่วนรถที่ต้องใช้เครื่องจักรกลและโลหะการของไทยยังมีมาตรฐานสูงกว่าประเทศอื่น ๆ ในอาเซียน และไทยยังได้เปรียบเรื่องชิ้นส่วนที่ทำจากยาง เนื่องจากไทยสามารถผลิตยางได้เองและมีคุณภาพ นอกจากนี้รัฐบาลไทยยังให้การสนับสนุนอุตสาหกรรมนี้ โดยไม่มีการจำกัดด้านการแข่งขัน ทำให้ได้เปรียบในด้านการดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ

ดังนั้น ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยจึงจำเป็นต้องพัฒนาศักยภาพของตนเพื่อผลิตชิ้นส่วนที่มีความซับซ้อนขึ้นได้ เพิ่มประสิทธิภาพและผลิตภาพ (Productivity) มิเช่นนั้นแล้ว ประเทศไทยอาจจะไม่ได้รับประโยชน์สูงสุดจากการเป็นฐานการผลิตที่ใหญ่ของโลก นอกจากนี้ เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน บริษัทผู้ผลิตของไทยจำเป็นต้องเพิ่มความรู้ความสามารถเพื่อช่วยลดต้นทุนการผลิต บุกเบิกตลาดใหม่เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้ตรงขึ้น

และต้องเพิ่มการลงทุนในด้านการวิจัยและพัฒนาด้านเทคโนโลยีเพื่อต่อยอดองค์ความรู้ในการพัฒนาสิ่งใหม่ ๆ อย่างต่อเนื่อง

ผลกระทบจากปัญหายืดเยื้อทางการเมืองต่อการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ

การลงทุนโดยตรงนั้นเป็นการลงทุนในระยะยาวเพราะต้องมีการตั้งโรงงาน มีการนำเข้าเครื่องจักร มีการกู้เงินมาเพื่อใช้ในการลงทุน จึงต้องมีการวางแผนล่วงหน้าเป็นระยะเวลาดีก่อนช้านาน ดังนั้นปัญหาทางการเมืองที่ยืดเยื้ออาจจะได้ส่งผลต่อการลงทุนในทันที แต่จะส่งผลในอนาคตและอาจจะกระทบความเชื่อมั่นของนักลงทุนในระยะยาว กล่าวคือ นักลงทุนใหม่ ๆ หรือนักลงทุนเก่าที่ต้องการเพิ่มปริมาณการลงทุนจะไม่มี ความมั่นใจที่จะทำเช่นนั้น เพราะเกรงว่าอาจเกิดปัญหาการเมืองอีกและธุรกิจของตนจะได้รับผลกระทบในอนาคต ซึ่งจากปัญหาการเมืองในขณะนี้ นักวิชาการบางท่านได้ออกมาให้ความเห็นว่า จะส่งผลกระทบต่อการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศค่อนข้างมาก โดยนายอรรถ พิศาลวานิช คณบดีคณะเศรษฐศาสตร์ และผู้อำนวยการศูนย์ศึกษาการค้าระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย เปิดเผยว่า ปัญหาความขัดแย้งทางการเมืองที่ยืดเยื้อส่งผลให้นักลงทุนชาวต่างชาติชะลอการลงทุนในประเทศไทย หรือนำไปลงทุนในประเทศอื่น ๆ ในอาเซียนแทน เป็นมูลค่ากว่าสองแสนล้านบาท ส่งผลให้เม็ดเงินการลงทุนในประเทศไทยลดลงเป็นอย่างมาก (“เดือนการเมืองวุ่นข้ามปีย้ายฐานลงทุน”, 2557) สอดคล้องกับข้อคิดเห็นจากนายศุภวุฒิ สายเชื้อ กรรมการผู้จัดการและหัวหน้าสายงานวิจัย บริษัท ทุนภัทร จำกัด (มหาชน) ที่ว่านักลงทุนญี่ปุ่นได้มีการชะลอการลงทุนในไทยออกไปก่อนแต่เพราะเหตุการณ์ทางการเมืองที่ยังยืดเยื้อเกินสามเดือน จึงจะทบทวนแผนการลงทุนในไทยใหม่ (“2 แสนล้าน ไหลชบคู่แข่งไทย เงินทุนเอฟดีไอหนีการเมืองวุ่น-หุ้นปิดบวกต่อ 6 จุด”, 2014)

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

เงินลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศมีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศที่กำลังพัฒนาอย่างมาก เนื่องจากการออกมาภายในประเทศไม่เพียงพอต่อความต้องการลงทุน ซึ่งการลงทุนจากต่างประเทศนั้นให้ประโยชน์แก่ทั้งผู้มาลงทุนและผู้ได้รับเงินลงทุน เพราะการที่ผู้มาลงทุนขยายการลงทุนหรือย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศอื่นทำให้ผู้ประกอบการสามารถใช้ประโยชน์จากทรัพยากรที่มีในประเทศนั้น ๆ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันและผลกำไรของบริษัทตน ส่วนประเทศที่ได้รับเงินลงทุน ก็ได้รับประโยชน์จากการเพิ่มขึ้นของรายได้ประชาชาติจากการลงทุนใหม่และได้รับการถ่ายทอดทางเทคโนโลยีจากประเทศผู้มาลงทุนเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมนั้น ๆ ของประเทศตนต่อไป

สำหรับประเทศไทย อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์นับได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมการผลิตที่ได้รับเงินลงทุนจากต่างประเทศมากที่สุด และมีอัตราการเติบโตอย่างรวดเร็วหลังจากวิกฤติเศรษฐกิจของไทยในช่วงปี 2540-2541 อย่างไรก็ตาม การสร้างมูลค่าเพิ่มของอุตสาหกรรมนี้ยังไม่มากเท่าที่ควร เนื่องจากการพัฒนาด้านเทคโนโลยีของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทยยังไม่ก้าวหน้าเท่าความต้องการของลูกค้าชาวญี่ปุ่น ทำให้ผู้ผลิตชาวไทย

ส่วนใหญ่เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนอันดับสองหรือรองลงมาเท่านั้น ส่วนผู้ผลิตชิ้นส่วนอันดับหนึ่งของไทยส่วนใหญ่ก็ต้องทำสัญญาใช้เทคโนโลยีการผลิตจากประเทศญี่ปุ่น

ดังนั้น นโยบายที่ใช้เพื่อส่งเสริมการลงทุนจึงไม่ควรมุ่งเน้นเพื่อเพิ่มเงินลงทุนในอุตสาหกรรมนั้น ๆ เท่านั้น แต่ควรเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของอุตสาหกรรมนั้นด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งมาตรการเกี่ยวกับการได้รับการถ่ายทอดทางเทคโนโลยีจากผู้มาลงทุนชาวต่างชาติ ซึ่งนับว่าเป็นประโยชน์ที่สำคัญที่สุดที่ประเทศผู้รับการลงทุนจะได้รับเพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมของตนในอนาคต จากงานวิจัยของ Holger Görg และ David Greenaway (2546) เรื่อง Much Ado About Nothing? Do Domestic Firms Really Benefit from Foreign Direct Investment? พบว่าโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค ปัจจัยแวดล้อมในตลาดแรงงาน โครงสร้างพื้นฐานด้านการสื่อสารเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ และนโยบายการค้าของประเทศผู้รับการลงทุน มีความสำคัญกว่านโยบายที่ทำเพื่อดึงดูดการลงทุนโดยเฉพาะ ดังนั้น ประเทศไทยควรรักษาเสถียรภาพทางด้านต่าง ๆ ของประเทศควบคู่ไปกับการดึงดูดการลงทุน พร้อมทั้งหามาตรการเกี่ยวกับการรับการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากผู้มาลงทุน จึงจะทำให้การลงทุนจากต่างชาติเป็นประโยชน์ต่อคนไทยมากที่สุด

จัดทำโดย

นางสาวดวงรัตน์ ประจักษ์ศิลปไทย

วิทยาการปฏิบัติการ

กลุ่มงานบริการวิชาการ 2 สำนักวิชาการ

โทร. 0 2244 2065

โทรสาร. 0 2244 2058

เอกสารอ้างอิง

- กรุงเทพธุรกิจออนไลน์. (2557). *เดือนการเมืองวุ่นข้ามปี 'ย้ายฐานลงทุน'* [ออนไลน์]. สืบค้น 6 พฤษภาคม 2557 จาก <http://www.bangkokbiznews.com/home/detail/finance/finance/20140326/571240/เดือนการเมืองวุ่นข้ามปี-ย้ายฐานลงทุน.html>
- กิตติศักดิ์ ดีเสมอ และศุภนาถ ศิริพงศ์. (2555). *ยุทธศาสตร์ช่วงชิงความเป็นหนึ่งในตลาดรถยนต์ AEC* [ออนไลน์]. สืบค้น 7 พฤษภาคม 2557 จาก <http://tpso.moc.go.th/img/news/1020-img.pdf>
- ไทยโพสต์. (2014). 2 แสนล้าน ไหลซบคู่แข่งไทย เงินทุนเอฟดีไอหนีการเมืองวุ่น-หุ้นปิดบวกต่อ 6 จุด [ออนไลน์]. สืบค้น 7 พฤษภาคม 2557 จาก <http://www.thaipost.net/news/050314/86969>
- สถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง. (2549). *นโยบายการค้าและการลงทุนของไทยในอดีตถึงปัจจุบัน : บทเรียนสู่อนาคต*. กรุงเทพฯ: สำนักยุทธศาสตร์การพาณิชย์กระทรวงพาณิชย์.
- ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (2549). *รายงานการศึกษาโครงการศึกษาผลกระทบและ การกำหนดท่าทีไทยต่อการจัดตั้งเขตการค้าเสรีเอเซียตะวันออก* [ออนไลน์]. สืบค้น 6 พฤษภาคม 2557 จาก <http://www.thaifita.com/thaifita/Home/รายงานการศึกษา/tabid/55/ctl/Details/mid/435/ItemID/972/Default.aspx>
- Davis, L. S., Glass, A. J., Rajan, R. S. & Reinert, K. A. (2010). *Vertical versus Horizontal FDI. In The Princeton Encyclopedia of the World Economy*. Princeton University Press.
- Holger, G., & David, G. (2546). *Much Ado About Nothing? Do Domestic Firms Really Benefit from Foreign Direct Investment?* [online]. Retrived 15 May 2014 from <http://ftp.iza.org/dp944.pdf>
- Ishii, J. & Yi, K.-M. (1997). *The Growth of World Trade*. Stanford University, and the Federal Reserve Bank of New York and Rice University.
- Nimal S. (2011). *The importance of Foreign Direct Investment* [online]. Retrived 12 May 2014 from <http://www.sundaytimes.lk/110529/Columns/eco.html>

Samart Chiasakul. (2004). *Production Networks, Trade and Investment Policies, and Regional Cooperation in Asia: A Case Study of Automotive Industry in Thailand*. Paper presented at the 6th ADRF General Meeting.

Sevil, A., Bilge, E., &Mahmut, T. (2012). *The Effect of Foreign Direct Investment on Domestic Investment: Evidence from MENA Countries* [online]. Retrieved 13 May 2014 from <http://www.etsg.org/ETSG2012/Programme/Papers/143.pdf>

Woradul Tularak. (2012). *Capital Mobility in Automotive Sector in Thailand*. Asia: Asia Monitor Resource Centre.

