

การเพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจร่วมทุน ไทย-ญี่ปุ่น

A Competitive Development of Thai-Japanese Joint Venture Cooperation

วนิดา วาตีเจริญ^{†1}, รัสสรค์ เลิศในสัตย์^{†2}, อนุชาพัชร วรพงศ์พัชร^{‡3}, บัญชา เกิดมณี^{§4}, สมชาย เลิศภิรมย์สุข^{§5}, สมบัติ ทิฆมทรัพย์^{#6}

[†]คณะบริหารธุรกิจ สถาบันเทคโนโลยีไทย-ญี่ปุ่น

1771/1 ถนนพัฒนาการ แขวงสวนหลวง เขตสวนหลวง กรุงเทพฯ 10250

¹wadeecharoen@gmail.com

²orbusiness@hotmail.com

[‡]คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร

86 ถนนพิษณุโลก แขวงจตุรลดา เขตดุสิต กรุงเทพฯ 10300

³dr.thiwat@gmail.com

[§]คณะบัญชี มหาวิทยาลัยธนบุรี

29 ซ.เพชรเกษม 110 แขวงหนองค้างพลู เขตหนองแขม กรุงเทพฯ 10160

⁴b.kirdmanee@gmail.com

⁵alert_ac@hotmail.com

[#]คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยอีสเทิร์นเอเซีย

200 ถนนรังสิต-นครนายก (คลอง 5) ต.รังสิต อ.ธัญบุรี จ.ปทุมธานี 12110

⁶sombat.teekasap@gmail.com

บทคัดย่อ

กลยุทธ์การร่วมทุนระหว่างประเทศ นับเป็นเครื่องมือในการขับเคลื่อนภาคอุตสาหกรรมของไทยให้มีความแข็งแกร่ง สามารถแข่งขันได้กับนานาประเทศ การร่วมทุนระหว่างประเทศไทย กับประเทศญี่ปุ่นเป็นอีกหนึ่งในยุทธศาสตร์สำคัญของการเพิ่มขีดความสามารถของไทย โดยเฉพาะในภาคอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ และอิเล็กทรอนิกส์ ส่วนใหญ่ดำเนินงานในรูปของบริษัทร่วมทุนระหว่างไทยกับญี่ปุ่น อย่างไรก็ตามวัตถุประสงค์ของการร่วมทุนดังกล่าวเป็นเพียงข้อบังคับตามกฎหมายที่กำหนดให้บริษัทในประเทศผู้รับการลงทุนเข้าถือหุ้นขั้นต่ำร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน ซึ่งมีได้เป็นการร่วมทุนโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการพึ่งพากันอย่างแท้จริง ทำให้บริษัทท้องถิ่นของไทยที่เข้าร่วมทุนไม่สามารถพัฒนาขีดความสามารถของตนได้ เนื่องจากไม่มีกิจกรรม หรือบทบาทในการบริหารใดๆ สุดท้ายจึงจบด้วยการควบรวมกิจการในที่สุด วัตถุประสงค์ของบทความนี้ เพื่อเป็นการเสนอแนะแนวทางการเพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจร่วมทุนไทย-ญี่ปุ่น ในการสร้างความได้เปรียบด้านการแข่งขันของไทยในอาเซียน

คำสำคัญ: ขีดความสามารถ, กลยุทธ์การร่วมทุน, ไทย-ญี่ปุ่น

Abstract

International Joint Venture (IJV) is the strategy tool driven Thailand industrial sector competitive in global market. Thai-Japanese IJV is recognized as strategic importance for Thailand empowerment. Particularly, in assembly automobile, auto parts and electronic manufacturing sectors whereby most of IJV firms are engaged in these sectors. However, the purpose of the joint venture is just such a regulation requiring local companies in the recipient investment country to hold a minimum of 10 percent of

share capital. Thus, IJV partners are not truly interdependent. As the result, Thai local's company can't develop their capabilities due to lack of interdependent, activities and management role. Finally, this type of IJV was end up with the merger. The purpose of this article is for giving the guidelines to increase of Thai firm's competitiveness via joint venture strategy between Thailand - Japan firms. In order to gain Thailand competitive advantage in Asean.

Keywords: Competitive, IJV, Thai-Japan

1. คำนำ

ประเทศญี่ปุ่นถูกจัดว่าเป็นประเทศคู่ค้าสำคัญอันดับสองของไทยรองจากประเทศจีน มีมูลค่าการนำเข้า และส่งออกมากถึง 1,927,850 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี ค.ศ. 2013 ก่อนที่จะลดลงร้อยละ 15 เหลือ 1,862,653 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี ค.ศ. 2014 เมื่อเปรียบเทียบระหว่างมูลค่าการนำเข้า และส่งออก จะเห็นได้ว่าประเทศไทยขาดดุลการค้ากับประเทศญี่ปุ่นอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอดนับแต่ปี ค.ศ. 2010 ที่ขาดดุล 569,566 ล้านดอลลาร์ และปี ค.ศ. 2011 ขาดดุลอยู่ที่ 568,772 ล้านดอลลาร์ ก่อนที่จะลดลงมาที่ 330,601 ล้านดอลลาร์ ในปี ค.ศ. 2012 และถดถอยขึ้นอีกครั้งในปี ค.ศ. 2013 ที่ 584,241 ล้านดอลลาร์ และ 459,584 ล้านดอลลาร์ในปี ค.ศ. 2014 [5] เมื่อพิจารณาในรายละเอียดพบว่าการนำเข้าสินค้าจากประเทศญี่ปุ่นมีมูลค่าสูงกว่าการส่งออกไปยังประเทศญี่ปุ่น คิดเป็นร้อยละ 46 ในปี ค.ศ. 2013 และร้อยละ 38 ในปี ค.ศ. 2014 ตามลำดับ (แสดงในตารางที่ 1 มูลค่าการค้ารวม และดุลการค้าระหว่างประเทศในปี ค.ศ. 2013-2014) มูลค่าการนำเข้าที่สูงกว่าการส่งออกเหล่านี้ส่งผลให้ประเทศไทยขาดดุลการค้าระหว่างประเทศอย่างมหาศาล ส่งผลให้อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และอุตสาหกรรมของไทยที่ต้องพึ่งพาการนำเข้าวัตถุดิบจากประเทศญี่ปุ่น [3]

ตารางที่ 1 แสดงมูลค่าการค้ารวม (มูลค่านำเข้า-ส่งออก) และดุลการค้าระหว่างประเทศในปี ค.ศ. 2013-2014

อันดับ	ประเทศ	2013				2014			
		มูลค่ารวม	นำเข้า	ส่งออก	ดุลการค้า	มูลค่ารวม	นำเข้า	ส่งออก	ดุลการค้า
1	จีน	1,979,968	1,155,296	824,672	-330,624	2,057,966	1,251,528	806,438	-445,091
2	ญี่ปุ่น	1,927,850	1,256,045	671,805	-584,241	1,862,653	1,161,119	701,535	-459,584
3	สหรัฐ	1,141,802	447,476	694,326	246,851	1,241,959	474,102	767,856	293,754
รวม 3 ประเทศ		5,049,620	2,858,817	2,190,803	-668,015	5,162,578	2,886,749	2,275,829	-610,921

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร, (2557)

Wadecharoen and Teekasap, (2014) พบว่ากว่าร้อยละ 80 ของผลผลิตที่ได้จากบริษัทสัญชาติญี่ปุ่นเป็นการผลิตเพื่อการบริโภคภายในประเทศไทย อีกร้อยละ 20 เป็นการผลิตเพื่อการส่งออกไปยังประเทศญี่ปุ่น และภูมิภาคใกล้เคียง ดังนั้นจึงไม่น่าแปลกใจที่ประเทศไทยประสบภาวะขาดดุลจากประเทศญี่ปุ่นมาโดยตลอด เนื่องจากบริษัทสัญชาติญี่ปุ่นส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในภาคอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ และอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งไทยไม่มีแหล่งวัตถุดิบในประเทศ เช่น เหล็ก หิน สิ่งทอสำหรับทำพรม เม็ดพลาสติก ทำให้ไทยต้องนำเข้าวัตถุดิบพื้นฐานเหล่านี้จากต่างประเทศ ในขณะที่ชิ้นส่วนการผลิตที่ต้องใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ได้แก่ ชิ้นส่วนสมองกล (Micro Computer Chip) และชิ้นส่วนที่ใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ควบคุม จะต้องนำเข้าจากประเทศญี่ปุ่นโดยวัตถุดิบพื้นฐานเพียงอย่างเดียวที่ไทยสามารถผลิตได้ในประเทศคือยางพารา

ภาคอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ มีผู้ผลิตด้วยกัน 3 กลุ่ม ได้แก่ ผู้ผลิตในระดับ First-Tier เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ที่ป้อนให้โรงงานประกอบรถยนต์โดยตรง หรือ Direct OEM Supplier ผู้ผลิตกลุ่มนี้จะใช้

เทคโนโลยีการผลิตขั้นสูง มีความซับซ้อน คุณภาพจะต้องตรงตามมาตรฐานที่กำหนดโดยผู้ผลิตรถยนต์ ชิ้นส่วนประเภทนี้ส่วนใหญ่จะนำเข้าโดยตรงจากต่างประเทศ ผู้ผลิตอีก 2 กลุ่มคือ Second-Tier และ Third-Tier จะเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนประเภท REM (Replacement Equipment Manufacturing) ทำหน้าที่เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนที่จำหน่ายในตลาดอะไหล่ทดแทน และป้อนวัตถุดิบด้านการผลิตให้กับผู้ผลิตในระดับ First-Tier ซึ่งส่วนใหญ่เป็นธุรกิจ SMEs ผู้ประกอบการในกลุ่มธุรกิจต้นน้ำเหล่านี้จะนำเข้าวัตถุดิบพื้นฐานจากต่างประเทศ นำมาแปรรูปเป็นชิ้นส่วนพื้นฐานหรือชิ้นส่วนขนาดเล็กทั่วไปเพื่อนำมาป้อนให้กับผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมกลางน้ำนำไปใช้เป็นส่วนประกอบรถยนต์ที่มีขนาดใหญ่ขึ้น และมีความซับซ้อนมากขึ้น (อ้างอิงจากรูปที่ 1 ห่วงโซ่มูลค่าของอุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วน) ประเด็นที่น่าสนใจคือ การผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของผู้ประกอบการที่อยู่ในอุตสาหกรรมกลางน้ำ จะต้องตรงตามมาตรฐานที่กำหนดโดยบริษัทประกอบรถยนต์ ทำให้ผู้ประกอบการธุรกิจ SMEs ของไทยไม่มีบทบาทมากนัก [4]

เกิดขึ้นในไทย และต่างประเทศ	เกิดขึ้นในไทย					เกิดขึ้นในไทย และต่างประเทศ	
	← อุตสาหกรรมต้นน้ำ →		← อุตสาหกรรมกลางน้ำ →			← อุตสาหกรรมปลายน้ำ →	
การวิจัย และพัฒนา การออกแบบผลิตภัณฑ์	การผลิตชิ้นส่วนขั้นพื้นฐาน	การผลิตชิ้นส่วนย่อย หรือระบบย่อย	การผลิตชิ้นส่วนหลักเพื่อป้อนโรงงานประกอบรถยนต์	การประกอบรถยนต์	การกระจายสินค้าในประเทศ และการส่งออก	การค้าปลีก	บริการหลังการขาย
บริษัทผู้ประกอบรถยนต์	ผู้ผลิตในระดับ Third-tier	ผู้ผลิตในระดับ Second-tier	ผู้ผลิตในระดับ First-tier	บริษัทผู้ประกอบรถยนต์	บริษัทผู้ประกอบรถยนต์/ตัวแทนจำหน่าย	บริษัทผู้ประกอบรถยนต์/ตัวแทนจำหน่าย	ศูนย์บริการ/อู่ซ่อม
	กิจกรรมสนับสนุน - วัตถุดิบพื้นฐาน เช่น ยาง เหล็ก ปิโตรเคมี - เครื่องมือ เครื่องจักร - โลจิสติก	กิจกรรมสนับสนุน - เครื่องมือเครื่องจักร - โลจิสติกส์	กิจกรรมสนับสนุน - เครื่องมือเครื่องจักร - โลจิสติกส์	กิจกรรมสนับสนุน - เครื่องมือเครื่องจักร - โลจิสติกส์	กิจกรรมสนับสนุน - การส่งออก - การประกันภัย - โลจิสติกส์	กิจกรรมสนับสนุน - สถาบันการเงิน	กิจกรรมสนับสนุน - ประกันภัย - สถาบันการเงิน - อุปกรณ์ระดับรถยนต์ - อะไหล่ และชิ้นส่วนซ่อมบำรุง

รูปที่ 1 ห่วงโซ่มูลค่าของอุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วน

ที่มา: สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้า และการพัฒนา, (2553)

เนื่องจากข้อจำกัดด้านเทคโนโลยี และความเชื่อมั่นด้านมาตรฐานการผลิตสินค้าที่ไม่สามารถพัฒนาให้ผลิตได้ตรงตามความต้องการของบริษัท ประกอบรถยนต์ ทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในระดับ First-Tier ส่วนใหญ่เป็นบริษัทข้ามชาติ (Multinational Enterprise: MNEs) ที่เข้ามาตั้งฐานการผลิตในประเทศไทย ในขณะที่ผู้ผลิตในระดับ Second-Tier จะเป็นบริษัทข้ามชาติที่ร่วมทุนกับคนไทย (International Joint Venture: IJVs) โดยบริษัทที่คนไทยเป็นเจ้าของมีเพียงเล็กน้อยเท่านั้น [6]

จากรูปที่ 1 ห่วงโซ่มูลค่าของอุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วน แสดงให้เห็นว่าผู้ผลิตในระดับ Second-Tier อยู่ในส่วนของอุตสาหกรรมกลางน้ำ ซึ่งเป็นบริษัทต่างชาติร่วมทุนกับบริษัทไทย (IJVs) ดังนั้นการแสวงหาแนวทางเพื่อพัฒนา และเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขัน ด้วยการยกระดับมาตรฐานการผลิตของผู้ผลิตในระดับ Second-Tier ให้พัฒนาขึ้นเป็นผู้ผลิตในระดับ First-Tier จึงเป็นสิ่งที่มีความจำเป็นอย่างเร่งด่วน เพื่อลดการนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศ โดยเฉพาะวัตถุดิบที่มีมูลค่าการผลิตสูงนำเข้าโดยตรงจากประเทศญี่ปุ่น ซึ่งจะช่วยให้ประเทศไทยสามารถแก้ปัญหาการขาดดุลการค้ากับประเทศญี่ปุ่นได้ นอกจากนี้ยังเป็นการกระจายความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากภัยพิบัติทางธรรมชาติ ดังเช่นในปี ค.ศ. 2011 ที่ญี่ปุ่นได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงจากเหตุการณ์สึนามิในโทโฮกุ ส่งผลต่อระบบซัพพลายเชนของญี่ปุ่น และประเทศคู่ค้าอีกหลายประเทศ เป็นระยะเวลาหลายเดือน ด้วยเหตุนี้การดำเนินธุรกิจในรูปแบบของบริษัทที่ร่วมทุนระหว่างประเทศ (IJVs) จึงเป็นทางออกที่สามารถเพิ่ม

ขีดความสามารถของบริษัทได้มากที่สุด เนื่องจากเปิดโอกาสให้บริษัทสัญชาติญี่ปุ่น และองค์กรธุรกิจ SMEs ของไทย สามารถพัฒนาธุรกิจร่วมกันในการเพิ่มศักยภาพทางการผลิตในด้านเทคโนโลยี การจัดการ และการตลาด เพื่อเตรียมความพร้อมในการก้าวเข้าสู่การค้าแบบเสรีของกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน [1]

2. การขับเคลื่อนกลยุทธ์การร่วมทุนระหว่างประเทศ

ธุรกิจระหว่างประเทศมีความสำคัญเพิ่มมากขึ้นในช่วงหลายทศวรรษที่ผ่านมา การสร้างพันธมิตรร่วมทุนระหว่างประเทศเป็นทางเลือกหนึ่งของกลยุทธ์ทางการจัดการ ซึ่งนอกจากจะเป็นการย้ายฐานการผลิตไปสู่แหล่งที่มีทรัพยากรการผลิตที่มีราคาต่ำกว่าแล้ว ยังเป็นการแสวงหา อุปสงค์ภายในตลาดของประเทศผู้รับการลงทุน และเพื่อแสวงหาประสิทธิภาพในการผลิตสินค้าที่ผู้รับการลงทุนมีความถนัด [9],[16] จึงไม่น่าแปลกใจที่บริษัทสัญชาติญี่ปุ่นส่วนใหญ่เข้ามาลงทุนในประเทศไทยโดยใช้กลยุทธ์การร่วมทุนระหว่างประเทศ (IJVs) กล่าวคือ เป็นการร่วมลงทุนระหว่างบริษัทสัญชาติญี่ปุ่น และบริษัทสัญชาติไทย ตั้งแต่ 2 บริษัทขึ้นไปเข้าร่วมทุนจัดตั้งองค์กรขึ้นมาใหม่ โดยมีการบริหารจัดการที่เป็นอิสระจากบริษัทแม่ในต่างประเทศ (Foreign Parent Firm) และบริษัทแม่ที่มีฐานอยู่ในประเทศที่ดำเนินธุรกิจอยู่ (Host Parent Firm) ซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะของบริษัทร่วมทุนต่างประเทศ [12]

ตารางที่ 2 จำนวนโครงการจากประเทศญี่ปุ่น แยกตามขนาดของโครงการ

Investment Size	2010		2011		2012		2013		2013 (Jan-Jun)		2014 (Jan-Jun)	
	No.	Million Baht	No.	Million Baht	No.	Million Baht						
¹ Total Japanese IJV มูลค่าการลงทุนทั้งหมด	342	100,305	484	158,968	761	348,430	686	290,492	374	124,458	201	78,858
<50	131	2,606	205	4,214	263	5,140	264	5,047	145	2,929	82	1,497
50-99	72	5,173	78	5,723	96	6,949	101	7,261	48	3,486	35	2,487
100-499	105	27,307	141	33,833	264	67,111	228	52,076	136	31,498	76	14,240
500-900	18	12,495	31	20,708	74	50,080	49	33,212	27	18,133	3	1,745
>1,000	16	52,725	29	94,490	64	219,151	44	192,894	18	68,412	5	58,889
² Japanese SME IJV<500	308	35,086	424	43,770	623	79,200	593	64,384	329	37,913	193	18,221
⁽¹⁻²⁾ %of Japanese SME IJV (ร้อยละของ SME IJV)	90	35	88	27	82	23	68	16	88	30	96	23
Total Registered Capital มูลค่าทุนจดทะเบียนทั้งหมด		7,677		31,745		49,607		45,322		22,879		5,416
- ³ Japanese (ญี่ปุ่น)		6,167		28,450		42,256		41,800		21,660		5,250
- ⁴ Thai (ไทย)		1,017		2,542		6,800		2,409		1,021		161
⁽³⁻⁴⁾ %of Thai Partner (สัดส่วนของผู้ถือหุ้นบริษัทไทย)		16		9		16		6		5		3

Source: Author's calculation based on data provided by Board of Investment (BOI), International Affairs Bureau., BOI, As of July 21, 2014

Japanese investment projects with Japanese capital of at least 10%

การลงทุนโดยตรงจากประเทศญี่ปุ่น ด้วยการชักจูง 'การร่วมทุนระหว่างประเทศ' นับเป็นเครื่องมือส่งเสริมการเติบโตด้านเศรษฐกิจของประเทศไทย เห็นได้จากกว่าครึ่งหนึ่งของบริษัทญี่ปุ่นใช้กลยุทธ์การร่วมทุนในการเจาะตลาดยานยนต์ของประเทศไทย [17],[19]-[21] อย่างไรก็ตาม การร่วมทุนดังกล่าวอาจเป็นไปได้ตามเงื่อนไขด้านกฎหมายของประเทศผู้รับการลงทุนที่กำหนดให้บริษัทท้องถิ่นในประเทศผู้รับการลงทุนถือหุ้นขั้นต่ำร้อยละ 10 [8] ในความเป็นจริงบริษัทท้องถิ่นแทบจะไม่มีบทบาทการดำเนินงานในโครงสร้างใดๆ ของบริษัทร่วมทุนเลย เป็นเพียงผู้ถือหุ้นตามกฎหมายเท่านั้น Julion and O'Case, (2005) ให้นิยามหุ้นส่วนประเภทนี้ว่า ผู้ร่วมหุ้นที่นอนหลับ (Sleeping Partner) เห็นได้จากสัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทท้องถิ่นของไทยมีเพียงร้อยละ 3 และไม่เกินร้อยละ 16 เท่านั้น (อ้างอิงจาก ตารางที่ 2 จำนวนโครงการจากประเทศญี่ปุ่น แยกตามขนาดของโครงการ)

จากตารางที่ 2 แสดงให้เห็นถึงปริมาณกระแสเงินลงทุนไหลเข้าจากประเทศญี่ปุ่นที่มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากปี ค.ศ. 2010 คิดเป็นมูลค่า 100,305 ล้านบาท ก่อนที่จะเพิ่มขึ้นเป็น 348,430 ล้านบาท เพิ่มขึ้นกว่า 3 เท่าตัว หรือประมาณร้อยละ 70 ในปี ค.ศ. 2012 การลงทุนขนาดใหญ่ของ ญี่ปุ่น จะอยู่ในรูปของ บริษัทร่วมทุนต่างประเทศในภาคอุตสาหกรรมการผลิตที่มีขนาดกลาง และขนาดย่อม (SME IJV) ด้วยการชักจูงการร่วมทุน บริษัทท้องถิ่นสามารถเข้าถึงเทคโนโลยีขั้นสูงทั้งการผลิต และการบริหารจัดการ เพื่อยกระดับคุณภาพการผลิตของบริษัทในประเทศผู้รับการลงทุน [14],[15] ในความเป็นจริงจึงเกิดเป็นคำถามขึ้นมาว่า 'บริษัทข้ามชาติเหล่านั้นมีเจตนาที่จะถ่ายทอดความรู้ และเทคโนโลยีสำคัญให้กับบริษัทผู้ร่วมทุนในประเทศผู้รับการการลงทุนอย่างนั้นหรือ?' คำถามนี้จึงกลายเป็นประเด็นสำคัญที่ก่อให้เกิดข้อพิพาทระหว่างผู้ถือหุ้นทั้งสองฝ่าย อันจะนำไปสู่ปัญหาด้านความสัมพันธ์ระหว่างผู้ถือหุ้น จนต้องควบรวมกิจการ (Merger) หรือปิดกิจการ (Shut-Down) ในที่สุด [13] บริษัทร่วมทุนไทย-ญี่ปุ่น ที่ตั้งฐานการผลิตในประเทศไทยกว่าร้อยละ 80 ของผลิตภัณฑ์ที่ผลิตได้ เป็นการผลิตเพื่อการส่งออกไปยังต่างประเทศ [11] ซึ่งดูเหมือนว่าญี่ปุ่นได้ย้ายฐานการผลิตมาตั้งในประเทศไทยเพื่อการใช้ทรัพยากร และแรงงานราคาถูกของไทยในการผลิตสินค้าเพื่อส่งกลับไปยังประเทศแม่ และประเทศคู่ค้าอื่นๆ ทำให้บริษัทในประเทศเจ้าบ้านผู้รับการลงทุนไม่สามารถพัฒนาศักยภาพการผลิต หรือการยกระดับขีดความสามารถด้านการแข่งขันตามที่คาดหวัง สาเหตุอาจสืบเนื่องมาจากขนาดของผู้ถือหุ้นระหว่างบริษัทสัญชาติญี่ปุ่น และบริษัทสัญชาติไทย มีขนาดการลงทุนแตกต่างกันอย่างมากเมื่อเปรียบเทียบกับระหว่างทุนจดทะเบียนของบริษัทญี่ปุ่น และบริษัทไทย ญี่ปุ่นถือหุ้นมากกว่าบริษัทไทยถึง 11 เท่าตัวในปี ค.ศ. 2011 ก่อนที่จะเพิ่มขึ้นเป็น 15 เท่า ในครึ่งปีแรกของปี ค.ศ. 2012 (ดูเพิ่มเติมในตารางที่ 2) ดังนั้นการที่จะทำให้บริษัททั้งสองสัญชาติเกิดการพึ่งพากันอย่างแท้จริงนั้นจะต้องพิจารณาจากขนาดของบริษัทผู้ร่วมทุนทั้งสองฝ่ายต้องมีขนาดที่เหมาะสมใกล้เคียงกันจึงจะเกิดการพึ่งพากันอย่างแท้จริง (partner dependency)

กล่าวคือ เป็นการร่วมทุนเพื่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันอย่างแท้จริงนั่นเอง

3. แนวโน้มการค้าเงินธุรกิจร่วมทุนไทย-ญี่ปุ่น

ตามทัศนะของนักลงทุนชาวญี่ปุ่น ประเทศไทยจัดว่าเป็นประเทศที่เปิดรับการลงทุนจากประเทศญี่ปุ่นมากที่สุดเมื่อเทียบกับกลุ่มประเทศอาเซียน โดยเฉพาะอย่างยิ่งกระแสเงินลงทุนจากประเทศญี่ปุ่นมีบทบาทสำคัญต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศไทย [19] จำนวนโครงการจากประเทศญี่ปุ่นมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นทุกปี โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปี ค.ศ. 2011 บริษัทร่วมทุนญี่ปุ่นเพิ่มขึ้นเป็น 480 บริษัท เพิ่มขึ้นจากปี ค.ศ. 2010 จำนวน 138 บริษัท หรือคิดเป็นร้อยละ 29 โดยมีโครงการเพิ่มขึ้นเกือบ 300 โครงการใน 6 เดือนแรกของปี ค.ศ. 2012 หรือคิดเป็นร้อยละ 60 เมื่อเปรียบเทียบกับปี ค.ศ. 2011 (ดูเพิ่มในตารางที่ 2 จำนวนโครงการจากประเทศญี่ปุ่น แยกตามขนาดของโครงการ)

การที่ประเทศไทยกำลังจะเข้าสู่ประชาคมอาเซียนภายในปลายปี ค.ศ. 2015 ทำให้นักลงทุนชาวญี่ปุ่นจะต้องปรับตัวโดยการแสวงหาทรัพยากรการผลิตที่มีต้นทุนที่ถูกกว่า เพื่อรักษาความได้เปรียบในการแข่งขัน โดยเฉพาะกลุ่มธุรกิจร่วมทุนไทย-ญี่ปุ่นที่เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในระดับ Third-Tire ซึ่งผลิตสินค้าอย่างง่ายที่เน้นการใช้แรงงานในการผลิต (Labor Intensive) ผู้ประกอบการเหล่านี้จะมีแนวโน้มในการเข้าไปตั้งโรงงานผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ หรือชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ในประเทศกัมพูชา สปป. ลาว และเวียดนาม เนื่องจากอุตสาหกรรมด้านนี้ต้องการกำลังแรงงานมาก และกลุ่มประเทศเหล่านี้ยังมีค่ามีแรงงานที่ถูกกว่าประเทศไทย [7] จากนั้นจึงส่งสินค้ากลับมายังประเทศไทยเพื่อประกอบเป็นสินค้าสำเร็จรูป โดยมีโรงงานของไทย และญี่ปุ่นขยายฐานการผลิตไปยังนิคมอุตสาหกรรมในจังหวัดตราด และจังหวัดเกาะกวม กัมพูชา ซึ่งจัดว่าเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ในขณะที่ฐานการผลิตในประเทศไทยจะต้องมุ่งไปที่สินค้าเทคโนโลยีสูงขึ้นไป ดังนั้นการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากญี่ปุ่นไปสู่บริษัทไทยจึงดูค่อนข้างที่จะเป็นไปได้ยากเนื่องจากขาดการพึ่งพากันและกันอย่างแท้จริง [2] การที่จะทำให้บริษัททั้งสองสัญชาติเกิดการพึ่งพากัน และกันอย่างแท้จริงควรต้องมีขนาดที่เหมาะสมใกล้เคียงกันโดยมุ่งการลงทุนเพื่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันอย่างแท้จริง มิใช่ร่วมทุนเนื่องจากข้อบังคับด้านกฎหมาย

4. บทสรุป

การที่ขับเคลื่อนเศรษฐกิจของไทยให้พัฒนาได้อย่างยั่งยืนนั้นจำเป็นต้องอาศัยการลงทุนจากต่างประเทศเข้ามาขยายฐานเม็ดเงินลงทุนภายในประเทศ โดยเฉพาะการลงทุนจากประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นนักลงทุนรายใหญ่ของไทย การลงทุนจากประเทศญี่ปุ่นนี้ไม่ได้มาในรูปของเม็ดเงินการลงทุนเพียงอย่างเดียว แต่ยังรวมถึงความรู้ด้านเทคโนโลยี การจัดการ และทุนทางปัญญา ซึ่งจะช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ และกระตุ้นการเติบโตของเศรษฐกิจไทย อุตสาหกรรมที่ได้รับเงินลงทุนโดยตรงจากประเทศญี่ปุ่นมากที่สุดคือ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบยานยนต์ และอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญต่อภาค

การผลิตของไทย ด้วยเหตุนี้ประเทศไทยต้องเร่งพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันอย่างต่อเนื่อง ด้วยการจับคู่ธุรกิจที่มีขนาดใกล้เคียงกัน ก่อให้เกิดการพึ่งพาซึ่งกัน และกันอย่างแท้จริง เพื่อให้ธุรกิจ SME ของไทยสามารถเติบโตไปได้ตามการขยายตัวของสินค้าในตลาดอาเซียน และตลาดโลก

เอกสารอ้างอิง

- [1] พลิน ภูจัญญู, (2544). กลยุทธ์การจัดการบริษัทร่วมทุนระหว่างประเทศในประเทศไทย กับการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับต่างประเทศ, Strategic Management of International Joint Ventures in Thailand and the Development of International Competitive Advantage, เสนอต่อสำนักงาน คณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ
- [2] วนิตา วาตีเจริญ, อธิวัฒน์ กาญจนวนิชย์กุล, วัลลภา พัฒนา และสมบัติทิพย์, (2555). แนวทางการพัฒนาธุรกิจขนาดกลาง และขนาดย่อม (SMEs) อย่างยั่งยืนในประชาคมอาเซียน (AEC)และการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของบริษัทร่วมทุนระหว่างประเทศในประเทศไทย, การประชุมวิชาการ เครือข่ายงานวิจัยสาขาการบริหารเทคโนโลยี และนวัตกรรม ครั้งที่ 4, ThaiTIMA The 4th Annual Conference on Technology and Innovation Management, หน้า 382-389
- [3] ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร, (2557). Thailand Trading Report ระบบ รายงานข้อมูลการค้าระหว่างประเทศของไทย สืบค้นจาก <http://www2.ops3.moc.go.th/>
- [4] สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้า และการพัฒนา, (2553). อุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วน สืบค้นจาก http://tpso.moc.go.th/userfiles/09_TPSO_Rev-Final_Chap7Vehicles_v3.pdf
- [5] สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์, (2558). ข้อมูลเศรษฐกิจ. สืบค้นจาก http://www2.moc.go.th/main.php?filename=index_design4
- [6] สำนักงานนโยบาย และยุทธศาสตร์การค้า, (2555). ข้อมูลการค้า และขีดความสามารถในการแข่งขัน, กระทรวงพาณิชย์ สืบค้นจาก http://www.tpso.moc.go.th/indexdemo/vehicles/present11_4.html
- [7] สำนักดูแลนักเรียนไทยในประเทศญี่ปุ่น (สนร.), (2556). ภาพรวม และลักษณะการลงทุนของญี่ปุ่นในประเทศไทย และอุตสาหกรรมไทย-ญี่ปุ่น สืบค้นจาก <http://education.thaiembassy.jp/index.php>
- [8] Board of Thailand Investment (BOI), (2014). International Affairs Bureau., retrieved from <http://www.boi.go.th/>
- [9] Dunning, H. (1993). *Multinational Enterprises and the Global Economic*. Addison Wesley Workingham
- [10] Julian, C., & O'Cass, C. (2005). *International Joint Venture performance in South East Asia*. MA: Edward Elgar.
- [11] Kanjanavanikul, A., Wadecharoen, W., & Teekasap, S. (2011). The Effect of Marketing Determinant towards Small and Medium Enterprises (SMEs) International Joint Ventures (IJVs) Performance in Thailand Manufacturing Sectors. *Proceeding of Asian Business & Management Conference AMBC 2011*, Sponsored by and publication by The International Academic Forum, iafor 11-13 Nov, Ramada Osaka Hotel, Osaka, Japan
- [12] Killing, J.P. (1983). *Strategies for Joint Venture Success*: New York: Praeger.
- [13] Millington A., & Bayliss B. (1999) Transnational marketing joint ventures: A viable market penetration strategy in the EU? *European Management Journal*, 17(6), 635-644
- [14] Mohamad, O, Ramayah, T, & Hathaivaseawong, N, (2010) Transfer of Marketing Knowledge in Thai International Joint Venture Firms, *Asian Academy of Management Journal*, Vol.15, No.2, 197-216, July 2010
- [15] 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.
- [16] Urata, S. (1998). Japanese foreign direct investment in Asia: Its impact on export expansion technology acquisition of the host economic (Unpublished paper). Waseda University and Japan Center for Economic Research
- [17] Wad, P. (2009). The automobile industry of Southeast Asia: Malaysia and Thailand. *Journal of the Asia Pacific Economy*, Vol. 14, No. 2, May 2009, 172-193
- [18] Wadecharoen W. and Teekasap S. (2014). *Japanese Investment Via International Joint Venture*, Asean Association-Thailand, 26 Aug 2014, Publication Available on: <https://www.facebook.com/450839074945274/photos/a.450845544944627.116868.450839074945274/889102817785562/?type=1&theater>
- [19] Wadecharoen, W., Kanjanavanikul, A., Lertnaisat, R. & Teekasap, S. (2013). An Examines of Thailand International Investment Position and The Role of Small and Medium Enterprises (SMEs) International Joint Venture (IJVs) towards Thailand Economic Development. *Chulalongkorn Business Review*, April- July 2013
- [20] Wadecharoen, W., Kanjanavanikul, A., Lertnaisat, R. & Teekasap, S. (2012b). An Examines of Thailand International Investment Position and The Role of Small and Medium Enterprises (SMEs) International Joint Venture (IJVs) towards Thailand Economic Development. *Proceeding of International Conference on Contemporary Business and Management*, ICOM 2012, Bangkok, December 10-12, 2012.
- [21] Wadecharoen, W., Kanjanavanikul, A., Lertnaisat, R. & Teekasap, S. (2012a). A Contribution of Small and Medium Enterprise (SMEs) International Joint Venture (IJV) to Sustain Thailand Economic Development. *Proceeding of International Conference on Business and Industrial Research*, Thai-Nichi Institute of Technology, Bangkok, Thailand, May 17-18, 2012