

ปัจจัยความเสี่ยงของประเทศที่ส่งผลต่อการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ
ในธุรกิจโลจิสติกส์กลุ่มการขนส่งทางน้ำของประเทศไทย
COUNTRY RISK FACTORS AFFECTING FOREIGN DIRECT INVESTMENT
IN LOGISTICS BUSINESS OF MARITIME TRANSPORTATION IN THAILAND

ธเนศ พุ่มโพธิ์

สาขาบริหารทั่วไป คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยนานาชาติแสตมฟอร์ด
16 ถนนสายมอเตอร์เวย์ (กม.2) ประเวศ กรุงเทพฯ 10250 โทร: +66(0)2 7694000
E-mail: bmi-group@hotmail.co.th

บทคัดย่อ

ปัจจัยความเสี่ยงของประเทศที่ส่งผลต่อการลงทุนเป็นปัจจัยสำคัญในการผลักดันให้เกิดความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจประเทศแต่ละประเทศต่างให้ความสำคัญกับการสะสมทุนเป็นหลัก โดยเฉพาะในประเทศกำลังพัฒนาและประเทศกลุ่มตลาดเกิดใหม่ ซึ่งการขนส่งทางทะเลเป็นส่วนประกอบที่สำคัญของระบบการค้าระหว่างประเทศ ดังนั้นการขนส่งทางทะเลเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการแข่งขันในตลาดโลก

การลงทุนอาจเกิดจากการระดมทุนของรัฐหรือเอกชน แต่โดยทั่วไปแล้วการระดมทุนภายในประเทศมักจะไม่เพียงพอ ทำให้การลงทุนจากต่างประเทศกลายเป็นปัจจัยสำคัญอย่างยิ่งในการเพิ่มการระดมทุนเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์กลุ่มขนส่งทางทะเลสู่ประเทศไทย

คำสำคัญ: ปัจจัย โลจิสติกส์ การขนส่งทางน้ำ

Abstract

Country risk factors affecting Foreign Direct Investment is an important factor in increasing accumulation of capital for country's economic growth, especially in developing countries and emerging market countries. Maritime transport is significant component of the international trading system.

Therefore, the marine transportation are factors that influence competition in the global market.

Investment is the outcome of capital accumulation of government and private firm. Normally, the accumulation within a country is not enough for enhancing economic growth, therefore, Foreign Direct Investment turn into a significant element in lifting country's capital accumulation to logistics business of maritime transportation in Thailand.

Keywords: Factors, Logistics, Maritime Transportation

บทนำ

การลงทุนเป็นปัจจัยสำคัญในการผลักดันให้เกิดความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ในประเทศแต่ละประเทศต่างก็ให้ความสำคัญกับการสะสมทุนเป็นหลัก โดยเฉพาะในประเทศกำลังพัฒนาและประเทศกลุ่มตลาดเกิดใหม่ (Emerging market economies) การลงทุนอาจเกิดจากการระดมทุนของรัฐหรือเอกชน แต่โดยทั่วไปแล้วการระดมทุนภายในประเทศ อีกทั้งเทคโนโลยี และความสามารถในการจัดการยังไม่เพียงพอสำหรับการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศอย่างต่อเนื่อง ทำให้การลงทุนจากต่างประเทศกลายเป็นแหล่งเงินทุนสำคัญสำหรับการระดมทุนเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศผู้รับทุน

การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ นอกจากจะช่วยให้เพิ่มผลิตภัณ ฑ์มวลรวมภายในประเทศทำให้เกิดการขับเคลื่อนให้เกิดการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ก่อให้เกิดความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศและทำให้ประเทศได้รับความรู้ทางเทคโนโลยีใหม่ๆ ที่ทันสมัย(Advance production technology)

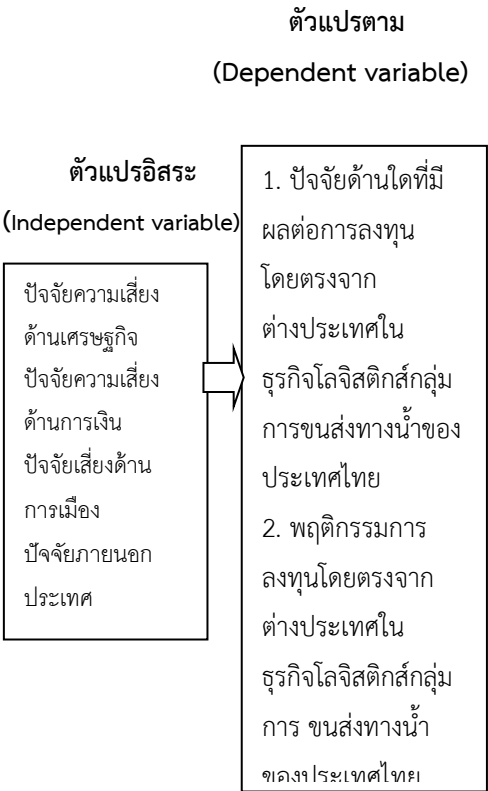
และมีประสิทธิภาพสูงมาใช้ ทำให้มีระบบการบริหารงานและการจัดการที่มีประสิทธิภาพ ก่อให้เกิดความจำเริญเติบโตของผลผลิตในภาคอุตสาหกรรม รวมทั้งทำให้เกิดความชำนาญในด้านต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นเทคโนโลยีโดยตรงในการผลิต การบริหารจัดการ และช่องทางการจัดซื้อวัตถุดิบรวมถึงจัดจำหน่ายสินค้า เป็นต้น อีกทั้งยังช่วยเพิ่มอัตราการจ้างงาน และเป็นการนำทรัพยากรธรรมชาติมาใช้ประโยชน์สูงสุด

การขนส่งทางน้ำถือว่าเป็นกิจกรรมทางด้านโลจิสติกส์ ที่มีความสำคัญที่มีต้นทุนต่ำที่สุดและเป็นตัวเชื่อมโยงในโซ่อุปทาน (Supply Chain) สำหรับการขนส่งสินค้าจากผู้ผลิตไปยังท่าเรือหรือการนำสินค้าขึ้นจากเรือรวมถึงกิจกรรมการนำสินค้าขึ้นและลงจากเรือรวมถึงการขนส่งทางถนนจนถึงมือลูกค้าเพื่อขนส่งสินค้าไปยังผู้บริโภคต่อไป

จากความสำคัญของการขนส่งทางน้ำถือเป็นการขนส่งสินค้าที่มีต้นทุนต่ำและปลอดภัยของสินค้าในการขนส่งสินค้าในระบบโลจิสติกส์ ซึ่งการศึกษาวิจัยนี้เพื่อสำรวจความพึงพอใจของนักลงทุนจากต่างประเทศที่มีความสนใจต่อการ

ลงทุนในธุรกิจโลจิสติกส์กลุ่มการขนส่งทางน้ำของประเทศไทยและให้ทราบถึงปัญหาเพื่อนำข้อมูลที่ได้นั้นไปปรับปรุงและพัฒนาปัจจัยในด้านต่าง ๆ ที่เป็นผลต่อการลงทุนจากนักลงทุนต่างชาติอันจะนำไปสู่แนวทางในการแก้ไขปรับปรุงได้ดียิ่งขึ้นต่อไป

กรอบแนวความคิด



วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัยเรื่อง “ปัจจัยเสี่ยงของประเทศที่ส่งผลการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์กลุ่มการขนส่งทางน้ำของประเทศไทย” ครั้งนี้เป็นการศึกษาวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) โดยใช้

วิจัยเชิงพรรณนาด้วยวิธีการสำรวจ (Survey Research Method) และวิธีการเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถาม (Questionnaire) ซึ่งกำหนดแนวทางในการดำเนินการวิจัยโดยมีรายละเอียดในเรื่อง การกำหนดประชากร การสุ่มกลุ่มตัวอย่าง การเก็บรวบรวมข้อมูล การจัดทำและการวิเคราะห์ข้อมูล สถิติที่ใช้ในการวิจัย ดังนี้

- 3.1 ขั้นตอนการสร้างเครื่องมือในการวิจัย
- 3.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
- 3.3 วิธีการสุ่มตัวอย่างและขั้นตอนการสุ่มตัวอย่าง
- 3.4 ตัวแปรที่วิจัย
- 3.5 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล
- 3.6 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล
- 3.7 ลักษณะของแบบสอบถาม
- 3.8 ความเชื่อถือได้ของเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
- 3.9 การจัดทำข้อมูลและวิเคราะห์ผล
- 3.10 สถิติที่ใช้ในการวิจัย

กำหนดกลุ่มตัวอย่าง

ในการวิจัยครั้งนี้มีหลักการในการเลือกกลุ่มตัวอย่างเพื่อมาเป็นตัวแทนในการศึกษานี้ โดยการใช้สุ่มตัวอย่างแบบตามสะดวก (Convenience Sampling) โดยการสุ่มตัวอย่างกลุ่มเป้าหมายจำนวน 400 ตัวอย่าง

ลักษณะของแบบสอบถาม

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมเพื่อการวิจัยเชิงพรรณนาในครั้งนี้ คือ แบบสอบถาม (Questionnaire) ที่มีคำถามชนิดปลายปิด โดยแบ่งโครงสร้างคำถามออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 คำถามเกี่ยวกับข้อมูลพื้นฐานทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้สูงสุด และประสบการณ์การทำงาน เป็นคำถามแบบมาตราส่วนบัญญัติซึ่งจะมีให้เลือกตอบได้เพียงคำตอบเดียว

ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อปัจจัยต่างๆที่มีผลต่อการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์กลุ่มการขนส่งทางน้ำของประเทศไทยเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) ตามวิธีของลิเคิร์ต (Likert) ดังนี้

คะแนน	ระดับความคิดเห็น
5	เห็นด้วย มากที่สุด
4	เห็นด้วยมาก
3	เห็นด้วยปานกลาง
2	เห็นด้วยน้อย
1	เห็นด้วยน้อยที่สุด
2	

ตารางที่ 3-1

บริษัทต่างประเทศที่ดำเนินธุรกิจเกี่ยวข้องกับธุรกิจโลจิสติกส์กลุ่มการขนส่งทางน้ำ	จำนวน
1.บริษัทต่างชาติขนาดเล็ก	100 คน
2.บริษัทต่างชาติขนาดกลาง	100 คน
3.บริษัทต่างชาติขนาดใหญ่	100 คน
4.บริษัทต่างชาติที่ร่วมทุนกับบริษัทไทย	100 คน
รวม	400 ตัวอย่าง

เป็นแบบสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยทางด้านต่างๆที่มีอิทธิพลให้นักลงทุนตัดสินใจลงทุนในธุรกิจโลจิสติกส์กลุ่มการขนส่ง

ทางทะเลของประเทศไทย ลักษณะของแบบสอบถามเป็นข้อคำถามชนิดมาตราประมาณค่า 5 ระดับของลิเคิร์ต (อ้างอิงใน พวงรัตน์ ทวีรัตน์, 2538) (Likert's Five Rating Scale)

ลักษณะของแบบสอบถามเป็นข้อคำถามชนิดมาตราประมาณค่า 5 ระดับของลิเคิร์ต มีความหมายดังนี้

1 หมายถึง มีอิทธิพลให้เกิดการตัดสินใจลงทุน อยู่ในระดับน้อยที่สุด

2 หมายถึง มีอิทธิพลให้เกิดการตัดสินใจลงทุนอยู่ในระดับน้อย

3 หมายถึง มีอิทธิพลให้เกิดการตัดสินใจลงทุนอยู่ในระดับปานกลาง

4 หมายถึง มีอิทธิพลให้เกิดการตัดสินใจลงทุนอยู่ในระดับมาก

5 หมายถึง มีอิทธิพลให้เกิดการตัดสินใจลงทุนอยู่ในระดับมากที่สุด

ส่วนที่ 3 คำถามเกี่ยวกับความคิดเห็นของปัจจัยเสี่ยงของประเทศไทยที่มีผลต่อการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์กลุ่มการขนส่งทางทะเลของประเทศไทยแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) ตามรูปแบบลิเคิร์ต (Likert) ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทอันตรภาคชั้น (Interval Scale) โดยแบ่งออกเป็น 5 ระดับ คือ

1.00-1.49 หมายถึง มีอิทธิพลให้เกิดการตัดสินใจลงทุนในประเทศไทย อยู่ในระดับน้อยที่สุด

1.50-2.49 หมายถึง มีอิทธิพลให้เกิดการตัดสินใจลงทุนในประเทศไทย อยู่ในระดับน้อย

2.50-3.49 หมายถึง มีอิทธิพลให้เกิดการตัดสินใจลงทุนในประเทศไทย อยู่ในระดับปานกลาง

3.50-4.49 หมายถึง มีอิทธิพลให้เกิดการตัดสินใจลงทุนในประเทศไทย อยู่ในระดับมาก

4.50-5.00 หมายถึง มีอิทธิพลให้เกิดการตัดสินใจลงทุนในประเทศไทย อยู่ในระดับมากที่สุด

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

จากแบบสอบถามงานวิจัย ทั้งหมด 400 ตัวอย่าง ถูกวิเคราะห์ข้อมูลในเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) โดยใช้สถิติค่าความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และเนื่องจากแบบสอบถามเป็นแบบ Likert Scale ทั้งตัวแปรต้นและตัวแปรตามสามารถใช้สถิติในการทดสอบได้ 2 สถิติ คือ ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Multiple Linear Regression) และค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson Correlation)

จากการตอบแบบสอบถามของนักลงทุนเจ้าของธุรกิจ ตัวแทนบริษัท ผู้บริหาร รวมถึงพนักงานบริษัท ผู้วิจัยได้นำข้อมูลมาวิเคราะห์ด้วยสถิติเชิงพรรณนา โดยการแจกแจงความถี่และหาค่าร้อยละ ดังตารางดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4-1 แสดงจำนวนและร้อยละปัจจัยเสี่ยงของประเทศที่ส่งผลต่อการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์กลุ่มการขนส่งทางน้ำของประเทศไทยจากผู้ตอบแบบสอบถาม

ปัจจัยความเสี่ยง	จำนวน
1.ปัจจัยความเสี่ยงด้านเศรษฐกิจ	
- ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศไทย (GDPth)	225
- อัตราดอกเบี้ยต่อปีของประเทศไทย (Annual inflation rate)	113
- ดุลงบประมาณของประเทศไทย (Budget balance)	32
- บัญชีเดินสะพัดของประเทศไทย (Current account balance)	18
รวม	400
2. ปัจจัยความเสี่ยงด้านการเงิน	
- หนี้ต่างประเทศของประเทศไทย (Foreign debt)	102
- มูลค่าการส่งออกสินค้าและบริการของประเทศไทย (Export of goods and services)	248
รวม	400
3. ปัจจัยความเสี่ยงด้านการเมือง	
- เสถียรภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ ในกรณีที่ไม่มีอัตราเงินเฟ้อสูง	75
- ความเป็นธรรมและการปฏิบัติที่เท่าเทียมกันของรัฐบาลของประเทศเจ้าบ้าน	15
- เสรีภาพจากการเปลี่ยนแปลงกฎหมายตามอำเภอใจของรัฐบาล	10
- ค่าธรรมเนียมรวมถึงอัตราภาษีในการโอนเงินระหว่างประเทศ	20
- ความสามารถในการขายหรือเลิกกิจการของการลงทุนและการถอนเงินออกจากประเทศ	10
- นโยบายทางการเมืองและความสามารถในการทำปฏิรูปโครงสร้างทางเศรษฐกิจ	270
รวม	400

4. ปัจจัยความเสี่ยภายนอกประเทศ	
- ระดับอัตราแลกเปลี่ยนของประเทศผู้ลงทุนต่อเงินดอลลาร์สหรัฐ	120
- การเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศผู้ลงทุน	25
- ดุลบัญชีเดินสะพัดของประเทศผู้ลงทุน	20
- ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศผู้ลงทุน	25
- ดอกเบี้ยเงินฝากประจำต่อปีของประเทศผู้ลงทุน	175
- จำนวนประชากรของประเทศผู้ลงทุน	10
- จำนวนปีเฉลี่ยของการเรียนหนังสือของประชากรของประเทศผู้ลงทุน	5
- ระยะทางระหว่างประเทศของประเทศผู้ลงทุนกับประเทศไทย	20
รวม	400

จากตารางที่ 4-1 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ให้ความสนใจในความเสี่ยงด้านการเมืองจำนวน 270 คน คิดเป็นร้อยละ 67.50

สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

สรุปผลการวิจัย

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ พบว่าเป็นเพศชาย อายุ 41 -60 ปี ระดับการศึกษาปริญญาโท ส่วนใหญ่ดำรงตำแหน่ง คือ กรรมการเป็นผู้บริหารบริษัท จำนวน 125 คน คิดเป็นร้อยละ 31.25 ซึ่งเป็นบริษัทที่มีการลงทุนในลักษณะ คือ ร่วมลงทุนกับบริษัทในประเทศไทย และขนาดบริษัทที่ต่างขนาดมาลงทุนในประเทศไทย คือ มีจำนวนพนักงานประมาณ คน ระยะเวลาเฉลี่ยในการดำเนินธุรกิจ มากกว่า 10 ปี ส่วนใหญ่บริษัทจะได้รับการส่งเสริมการลงทุนและบริษัท

ส่วนใหญ่เป็นธุรกิจประเภทตัวแทนสายเดินเรือและตัวแทนผู้รับจัดการขนส่ง (Shipping Agent & Freight Forwarder) และมีรายได้เฉลี่ยในปีที่ผ่านมาของบริษัทอยู่ที่ประมาณ 11 – 50 ล้านบาท

จากตารางที่ 4-2 พบว่า ปัจจัยต่างๆ ที่มีอิทธิพลโดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก $\bar{x} = 4.06$ เมื่อพิจารณาเป็นรายปัจจัยพบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจลงทุนในประเทศไทยในธุรกิจโลจิสติกส์กลุ่มการขนส่งทางน้ำ คือ ปัจจัยเสี่ยงด้านการเมือง

ตารางที่ 4-2 ผลการศึกษาปัจจัยความเสี่ยงของประเทศที่ส่งผลต่อการตัดสินใจลงทุนในประเทศไทยในธุรกิจโลจิสติกส์กลุ่มการขนส่งทางน้ำ

ปัจจัยความเสี่ยง ของประเทศ โดยภาพรวม (อันดับ)	ผู้ตอบ แบบสอบถาม (N = 400)		ระดับการ ตัดสินใจ เลือก
	$\bar{x}$	S.D.	
1 ปัจจัยความเสี่ยงด้าน การเมือง	4.17	0.64	มาก
2 ปัจจัยเสี่ยงภายนอก ประเทศ	4.13	0.60	มาก
3 ปัจจัยเสี่ยงด้าน การเงิน	4.05	0.62	มาก

ปัจจัยเสี่ยงด้าน			
4 เศรษฐกิจ	3.89	0.68	มาก
รวม	4.06	0.48	มาก

ผลการเปรียบเทียบปัจจัยด้านต่างๆในธุรกิจโลจิสติกส์กลุ่มการขนส่งทางน้ำที่มีอิทธิพลให้نگลงทุนตัดสินใจมาลงทุนโดยตรงในประเทศไทยโดยภาพรวม ได้แก่ ตัวแปรปัจจัยเสี่ยงด้านการเมือง รองลงมา คือ ตัวแปรปัจจัยภายนอกประเทศ ตัวแปรปัจจัยความเสี่ยงด้านการเงิน และ ตัวแปรปัจจัยความเสี่ยงด้านเศรษฐกิจตามลำดับ

ตารางที่ 4-3 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยความเสี่ยงของประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์กลุ่มการขนส่งทางน้ำที่ส่งผลให้نگลงทุนตัดสินใจมาลงทุนโดยตรงในประเทศไทยโดยภาพรวม

ปัจจัยความเสี่ยงของประเทศ	การตัดสินใจลงทุนโดยตรงต่างประเทศ		ลำดับ
	r	Sig	
1 ปัจจัยความเสี่ยงด้านเศรษฐกิจ	.41	.03*	4
2 ปัจจัยเสี่ยงด้านการเงิน	.59	.05*	3
3 ปัจจัยความเสี่ยงด้านการเมือง	.69	.00*	1
4 ปัจจัยเสี่ยงภายนอกประเทศ	.66	.00*	2

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

อภิปรายผล

ปัจจัยความเสี่ยงด้านเศรษฐกิจ ซึ่งประกอบด้วย ผลกระทบต่อมวลรวมในประเทศไทย อัตราดอกเบี้ยต่อปีของประเทศไทย ผู้ตอบแบบสอบถามคำนึงถึงมากที่สุดเป็น คือ นโยบายทางการเมืองและความสามารถในการทำการปฏิรูปโครงสร้างทางเศรษฐกิจ

ข้อเสนอแนะ

การขนส่งสินค้าทางทะเล เป็นส่วนประกอบที่สำคัญส่วนหนึ่งของ ระบบการค้าระหว่างประเทศ ทั้งในอดีต ปัจจุบัน และในอนาคต เพราะเป็นเพียงการขนส่งชนิดเดียวที่ขนส่งสินค้าได้คราวละมากๆ และค่าระวางมีราคาถูกกว่าการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ การขนส่งสินค้าทั้งขาเข้าและขาออกของไทยเป็นการขนส่งทางทะเลเป็นส่วนใหญ่ดังนั้นการขนส่งสินค้าทางทะเลจึงเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความสามารถในการแข่งขันทางการค้าในตลาดโลก

ดังนั้นการศึกษาวิจัยพบว่า ในมุมมองของนักลงทุนต่างประเทศ เงินลงทุนจากต่างประเทศของไทยในกลุ่มธุรกิจการขนส่งทางน้ำของประเทศไทยถูกกำหนดจากปัจจัยเสี่ยงด้านการเมือง ซึ่งปัจจัยดังกล่าวมีผลต่อการตัดสินใจของนักลงทุนที่เข้ามาลงทุนในประเทศไทยในกลุ่มธุรกิจการขนส่งทางน้ำ รัฐบาลจึงควรให้ความสำคัญกับปัจจัยดังกล่าวเป็นสำคัญเพื่อให้ต่างชาติมีความมั่นใจในเสถียรภาพด้านการเมืองของประเทศไทยมากขึ้น รวมถึง

เสริมสร้างบรรยากาศที่ดีในการลงทุน เช่น การอำนวยความสะดวกทางธุรกิจ

เอกสารอ้างอิง

[1] Lipsey, Robert E. Foreign Direct Investment and the Operations of Multi- national Firms : Concepts, History, and Data. *NBER Working Paper*, no. w8665. [updated 2001 Dec; cited 2013 Jun 1]. Available from: http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=294103.

[2] Wafo, Guy Leopold Kamga. Political Risk and Foreign Direct Investment. *University of Konstanz* [updated 1998; cited 2013 Jun 25] Available from: http://www.ub.unikonstanz.de/kops/volltexte/1999/161/pdf/161_1.pdf.

[3] ฉายา สกุลวิวัฒน์, ปัจจัยที่กำหนดการไหลเข้าของเงินทุนต่างประเทศ. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2546.

[4] พรหม ดนตรี. ความสัมพันธ์ระหว่างการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศกับตัวแปรทางเศรษฐกิจมหภาคของไทย. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2550.

[5] วิวัฒน์ พนชาติ. การลงทุนระหว่างประเทศ. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2532.

[6] สายคณิต รัตนา. เศรษฐศาสตร์การลงทุนโดยตรงระหว่างประเทศ. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2530.