

บทที่ 2

กรอบแนวคิดทางทฤษฎีและวรรณกรรมปริทัศน์ที่เกี่ยวข้อง

2.1 ทฤษฎีทางเศรษฐศาสตร์

2.1.1 ทฤษฎีการลงทุนทางตรงจากต่างประเทศ (FDI)

2.1.1.1 ทฤษฎีการเคลื่อนย้ายเงินทุนระหว่างประเทศ (International Capital Movement Theory)

ทฤษฎีการเคลื่อนย้ายเงินทุนระหว่างประเทศจะอธิบายจากการไหลเงินทุนด้วยตัวเอง หรือจากการลงทุนเพื่อลดความเสี่ยง แต่จะไม่สามารถอธิบายเหตุผลเกี่ยวกับการลงทุนทางตรงจากต่างประเทศ 2 เหตุผลนี้ได้คือ

1. การลงทุนทางตรงจากต่างประเทศจะเกี่ยวข้องกับการถ่ายทอดทรัพยากรอย่างอื่น เช่น เทคโนโลยี การบริหาร การจัดการ และทักษะ เป็นต้น และจะมีการคาดหวังผลตอบแทนจากการใช้ทรัพยากรเหล่านี้ด้วย มากกว่าที่จะคาดหวังผลตอบแทนจากเงินทุนเพียงอย่างเดียว เป็นเหตุผลของการทำให้มีการร่วมกิจการเป็น บริษัทร่วมทุนระหว่างประเทศขนาดใหญ่ (MNEs)
2. ทรัพยากรของการลงทุนทางตรงจะถูกถ่ายทอดภายในบริษัท ซึ่งแสดงว่าการควบคุมการใช้ทรัพยากรจะยังเป็นของบริษัทเหล่านั้น

2.1.1.2 ทฤษฎีอุตสาหกรรม (Industrial Organization Theory)

ความก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์ช่วยสนับสนุนทฤษฎีด้านการลงทุนทางตรงจากต่างประเทศ ในส่วนของทฤษฎีอุตสาหกรรมหรือเรียกว่าทฤษฎีการแข่งขันน้อยราย (Oligopolistic Theory) ซึ่งเป็นพฤติกรรมในตลาดที่มีการแข่งขันน้อยราย Stephen Hymer¹ เป็นผู้เริ่มต้นการ

¹Hymer, Stephen. H., "The large multinational corporation : An analysis of some motives for the international integration of business," in Multinational Corporation, ed. M.C. Casson (Cheltenham : Edward Elgar, 1990), quoted in Nguyen Thi Van Anh "Foreign Direct Investment in Vietnam : A Case Study of Automotive Assembly, Hotel and Textile Industries," (Master's thesis, Faculty of Economics, Thammasat, 1995), p.9-18.)

ศึกษาเกี่ยวกับบริษัทร่วมทุนระหว่างประเทศขนาดใหญ่ (Multinational Enterprises, MNEs) ซึ่งแนวคิดในทฤษฎีนี้จะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ

1. เงื่อนไขความเป็นเจ้าของในความได้เปรียบที่มีลักษณะผูกขาด จะเป็นเงื่อนไขที่สำคัญของการลงทุนทางตรงจากต่างประเทศ (FDI)
2. เหตุผลหลักของการลงทุนทางตรงจากต่างประเทศจะเป็นการใช้ข้อได้เปรียบของบริษัทที่เหนือกว่าการส่งออกหรือการใช้สิทธิบัตร

Stephen Hymer ให้ความสำคัญกับความเป็นเจ้าของในเทคโนโลยีขั้นสูง และความแตกต่างของผลิตภัณฑ์จะเป็นทรัพยากรที่สำคัญกับความได้เปรียบของบริษัท และKindleberger² อธิบายเกี่ยวกับความได้เปรียบในการถ่ายทอดระหว่างประเทศจะมาจาก 4 ส่วนคือ

1. การแข่งขันที่ไม่สมบูรณ์ในตลาดสินค้า รวมทั้งผลิตภัณฑ์ที่มีความแตกต่าง ทักษะในการทำตลาดและการบริหารราคา
2. การแข่งขันที่ไม่สมบูรณ์ในตลาดปัจจัย รวมทั้งการเข้าถึงความรู้ที่มีการจดสิทธิบัตร ความสามารถในการเข้าถึงแหล่งเงินทุน
3. การประหยัดจากขนาดการผลิต
4. การแทรกแซงจากรัฐบาล โดยเฉพาะข้อกำหนดปริมาณการผลิตและข้อกำหนดในการเข้าตลาด ซึ่งจะทำให้บริษัทจากต่างประเทศมีต้นทุนที่สูงขึ้นจากการได้มาของข้อมูล และการดำเนินการยังต่างประเทศ

ทฤษฎีอุตสาหกรรมจะอธิบายว่าการใช้ประโยชน์จากความได้เปรียบเป็นวิธีทางที่เหมาะสมกับการลงทุนทางตรงระหว่างประเทศเพื่อให้ได้กำไรสูงสุด การส่งออกจะเกิดปัญหาจากการถูกกีดกันทางภาษีของประเทศที่นำเข้าและต้นทุนในการขนส่งจะสูง จึงทำให้การเข้าไปลงทุนทางตรงในประเทศนั้นมีความได้เปรียบกว่า รวมทั้งสามารถปรับการผลิตให้เหมาะสมกับความต้องการของตลาดภายในประเทศ และตามสภาพของประเทศนั้นได้ง่ายกว่าการส่งออก

2.1.1.3 ทฤษฎีการสรรหา (Dunning's Eclectic Theory)

โดยทฤษฎีในหัวข้อนี้จะมีสำคัญที่สุด เพราะนำมาเป็นแนวทางในการวิเคราะห์ถึงปัจจัยในการเลือกลงทุนทางตรงของบริษัทข้ามชาติในด้านอุตสาหกรรม ตามแนวความคิดของ

²Kindleberger, Charles P., American Business Abroad (New Haven : Yale University Press, 1969, p.14.)

Dunning (John Dunning, 1972, p.11-12) การที่องค์การธุรกิจตัดสินใจจะทำการลงทุนในต่างประเทศ ขึ้นอยู่กับปัจจัยหรือเงื่อนไขต่างๆ 3 ประการ ได้แก่

1. ความได้เปรียบในการได้เป็นเจ้าของทรัพย์สิน (Ownership-Specific Advantage) ปกติองค์การธุรกิจจะต้องมีสินทรัพย์อยู่ในครอบครอง เพื่อที่จะได้นำสินทรัพย์เหล่านั้นมาใช้ให้เกิดประโยชน์ สินทรัพย์ขององค์การธุรกิจอาจเป็นสินทรัพย์ที่มีตัวตน (Tangible Asset) เช่น สถานที่ทำการ อาคาร โรงงาน เครื่องจักร เป็นต้น สินทรัพย์บางอย่างของธุรกิจอาจเป็นสินทรัพย์ที่องค์การธุรกิจอื่นที่มีที่ตั้งอยู่ในแหล่งเดียวกันต่างก็มีอยู่เช่นเดียวกัน เช่น สภาพแวดล้อมทางสังคม กฎหมายและการค้าที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน ความพร้อมของตลาดแรงงาน โครงสร้างของตลาด เป็นต้น แต่มีสินทรัพย์พิเศษบางอย่างที่แต่ละองค์การธุรกิจสร้างขึ้นเอง เช่น การลงทุนทำการวิจัยและพัฒนาสินค้าหรือเทคโนโลยี หรือการได้มาครอบครองโดยวิธีต่างๆ เช่น โดยการซื้อสิทธิบัตรหรือสัมปทาน เป็นต้น สินทรัพย์เหล่านี้ได้แก่ ความรู้ด้านเทคโนโลยี การจัดการ ประสิทธิภาพ หรือทักษะของบุคลากรภายในองค์กร ฯลฯ องค์การธุรกิจแต่ละแห่งจะมีความสามารถที่แตกต่างกันในการสร้างหรือได้มาซึ่งสินทรัพย์พิเศษต่างๆ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตน บางองค์การอาจจะมีสินทรัพย์พิเศษเหล่านั้นน้อยกว่าจึงทำให้แต่ละองค์การธุรกิจมีความได้เปรียบแตกต่างกัน นอกจากนี้ สินทรัพย์พิเศษบางอย่างนั้นอาจจะมีผลทำให้ธุรกิจมีความได้เปรียบมากยิ่งขึ้น ถ้าองค์การธุรกิจมีการกระจายการผลิตไปยังแหล่งต่างๆหรือประเทศต่างๆ ความได้เปรียบจากการเป็นเจ้าของสินทรัพย์พิเศษบางอย่างแบ่งออกได้ดังนี้

1.1 ความได้เปรียบที่ไม่จำเป็นต้องเกิดการกระจายการผลิตไปยังประเทศต่างๆ ได้แก่ ขนาดความมั่นคงของกิจการ สินค้าที่ผลิตและการกระจายการผลิตสินค้าหลายๆชนิด ความสามารถในการแสวงหาประโยชน์จากการใช้แรงงานทำหน้าที่เฉพาะอย่าง (หรือการแบ่งงานกันภายในองค์กร) และความชำนาญของแรงงาน อำนาจในการผูกขาด การมีทรัพยากรดีกว่า และมีความสามารถในการใช้ทรัพยากรนั้นให้เป็นประโยชน์ ความรู้ทางเทคโนโลยี ตราเครื่องหมายการค้า ระบบการจัดการทางด้านการผลิต การตลาดและการจัดการองค์การ ความสามารถในการวิจัยและพัฒนา ความสามารถในการผลิตต่างๆได้เพียงพอกับความต้องการ โดยได้รับสิทธิพิเศษบางประการเหนือคู่แข่งรายอื่นๆ ความสามารถในการเข้าถึงของสินค้า การได้รับความคุ้มครองจากรัฐบาล เป็นต้น

1.2 ความได้เปรียบที่กิจการสาขาได้รับจากบริษัทแม่ ได้แก่ ความรู้ทางด้านการจัดการ การบริหารและการตลาด การวิจัยและการพัฒนา กิจการสาขามักได้รับประโยชน์จากเรื่องเหล่านี้จากบริษัทแม่โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่าย หรืออาจจะเสียต่ำกว่าเมื่อเปรียบเทียบ

กับกิจการอื่น ๆ ที่มีได้เป็นกิจการสาขา นอกจากนี้ การจัดตั้งสาขายังก่อให้เกิดการประหยัดแก่องค์การธุรกิจในด้านต่างๆ เช่น ด้านการผลิต ด้านการซื้อวัตถุดิบ ด้านการจัดหาเงินทุนและเงินหมุนเวียนในกิจการด้านการตลาด เป็นต้น

1.3 ความได้เปรียบที่เกิดจากการกระจายการผลิตไปยังประเทศต่างๆ การที่กิจการกระจายการผลิตไปยังประเทศต่างๆ จะเป็นการทำให้กิจการมีความได้เปรียบต่างๆ ดังที่ได้กล่าวมาข้างต้น และทำให้กิจการได้ความรู้หรือข่าวสารต่างๆ เกี่ยวกับการตลาด การจัดหาวัตถุดิบ ได้ดีกว่ากรณีที่องค์กรธุรกิจทำการผลิตในประเทศของตนเท่านั้น การกระจายการผลิตไปยังประเทศต่างๆ ยังมีผลทำให้กิจการสามารถหาประโยชน์ได้จากปัจจัยการผลิตหรือสภาพแวดล้อมต่างๆ ของประเทศนั้นๆ และทำให้สามารถกระจายความเสี่ยงได้ด้วย

2. ความได้เปรียบในการทำให้เป็นประโยชน์แก่องค์การด้วยตัวเอง (Internalization Incentive Advantages) เมื่อองค์กรธุรกิจมีความได้เปรียบประการต่างๆ ดังกล่าวมาแล้ว ประโยชน์ที่องค์กรธุรกิจได้รับจะมากขึ้นต่อเมื่อกิจการสามารถนำความได้เปรียบต่างๆ ที่ตนมีอยู่มาใช้ให้เกิดประโยชน์เอง แทนที่จะขายหรือให้เช่าความได้เปรียบนั้นแก่กิจการภายนอก (ความได้เปรียบบางอย่างอาจขายให้แก่กิจการอื่นไม่ได้) นั่นคือองค์กรธุรกิจต้องใช้ประโยชน์จากความได้เปรียบของตนเองโดยการขยายการประกอบกิจการของตนเองออกไปในต่างประเทศ แทนที่จะแสวงหาประโยชน์ภายนอกกิจการโดยการขายหรือทำสัญญาให้เช่าแก่องค์การธุรกิจอื่นๆ การแสวงหาประโยชน์จากความได้เปรียบของตนเองโดยการขยายกิจการออกไปต่างประเทศนี้ ทำให้องค์การธุรกิจได้รับผลประโยชน์บางประการ เช่น ต้นทุนเกี่ยวกับการตลาดอาจจะลดลงได้บ้าง หากสามารถหลีกเลี่ยงมาตรการการเข้าแทรกแซงของรัฐบาล โดยการตั้งกำแพงภาษี การกำหนดโควตา ความสามารถควบคุมแหล่งการผลิตและราคาของวัตถุดิบที่ต้องใช้ หรือการสร้างเชื่อมั่นให้แก่ผู้ซื้อในต่างประเทศ โดยสามารถใช้กลยุทธ์ในการกำหนดราคาขายในประเทศต่างๆ ให้แตกต่างกันได้ เป็นต้น

3. ความได้เปรียบที่เกิดจากแหล่งที่ตั้ง (Location-Specific Advantage) เมื่อองค์กรธุรกิจมีความได้เปรียบประการแรกแล้ว องค์กรธุรกิจจะต้องสามารถทำกำไรได้โดยใช้ประโยชน์จากความได้เปรียบของตนเองร่วมกับปัจจัยการผลิตบางอย่างที่มีอยู่ภายนอกประเทศ จึงจะทำให้องค์การธุรกิจตัดสินใจไปลงทุนในต่างประเทศ ดังนั้น องค์กรธุรกิจสามารถสนองความต้องการของผู้ซื้อในต่างประเทศ ความได้เปรียบจากแหล่งที่ตั้งจะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับแหล่งทรัพยากร คุณภาพของทรัพยากร และราคาของทรัพยากร ค่าใช้จ่ายในการขนส่งและการสื่อสาร ระบบสาธารณูปโภค รวมไปถึงนโยบายของรัฐบาลในประเทศนั้นๆ ว่ามีการส่งเสริมการลงทุนมาก

น้อยเพียงใด ขนาดการเข้าแทรกแซงของรัฐบาลในการผลิต การควบคุมการนำเข้าปัจจัยพื้นฐานทางเศรษฐกิจที่ประเทศมีอยู่ ความแตกต่างของวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียมและประเพณี เป็นต้น

ตามทัศนะของ Dunning การที่องค์การธุรกิจจะตัดสินใจลงทุนทางตรงในต่างประเทศหรือไม่ และตัดสินใจลงทุน ณ ที่ใด ขึ้นอยู่กับความได้เปรียบทั้ง 3 ประการนี้ ถ้าองค์การธุรกิจมีความได้เปรียบในการเป็นเจ้าของสินทรัพย์มากเท่าใด ก็จะเป็นการกระตุ้นให้องค์การธุรกิจนั้นใช้ความได้เปรียบให้เป็นประโยชน์ด้วยตนเองมากตาม และถ้าการผลิตในต่างประเทศมีผลทำให้เกิดการประหยัดทางด้านการผลิตและการตลาดมากขึ้นแล้ว องค์การธุรกิจก็จะตัดสินใจลงทุนทางตรงต่างประเทศ ดังนั้น ความโน้มเอียงในการผลิตระหว่างประเทศของประเทศใดก็ตาม จึงขึ้นอยู่กับขนาดของความได้เปรียบที่องค์การธุรกิจเป็นเจ้าของ ความได้เปรียบที่เกิดจากการใช้ประโยชน์ด้วยตนเอง และความเหมาะสมของแหล่งที่ตั้งโรงงาน แต่ถ้าองค์การธุรกิจมีความได้เปรียบเพียงประการใดประการหนึ่งหรือสองประการเท่านั้น องค์การธุรกิจจะเลือกทางเลือกอื่นในการสนองหรือให้บริการแก่ตลาดแทนการเลือกลงทุนโดยตรงระหว่างประเทศ เช่น การผลิตในประเทศและการส่งออกไปขายต่างประเทศ เป็นต้น

2.1.1.4 ทฤษฎีสถานที่ตั้ง (Location Theory)

ทฤษฎีนี้จะอธิบายเกี่ยวกับว่าทำไมบริษัทจึงทำการผลิตเพียงในประเทศเดียวมากกว่าผลิตในหลายประเทศ ปัจจัยสถานที่ตั้งโดยเฉพาะ (Location-specific factor) ที่สำคัญของบริษัทร่วมทุนขนาดใหญ่จะมีดังนี้คือ

1. การใช้ประโยชน์และต้นทุนของปัจจัย (Availability and cost of input) ในแต่ละประเทศจะมีความแตกต่างของปัจจัยที่มีอยู่ด้านแรงงานและทรัพยากรธรรมชาติซึ่งทำให้ราคาของปัจจัยมีความแตกต่างกันเนื่องจากทั้งต้นทุนการทำธุรกรรม (วัตถุดิบ) หรือความล้มเหลวของตลาด (ข้อจำกัดการเคลื่อนย้ายของแรงงาน) การลงทุนของบริษัทในต่างประเทศเพื่อที่เป็นการกระจายการผลิตไปยังแหล่งวัตถุดิบเพื่อให้ต้นทุนการผลิตรวมต่ำที่สุด หรือเพื่อปกป้องวัตถุดิบที่ขาดแคลนของประเทศแม่ ความสมบูรณ์ของวัตถุดิบในต่างประเทศโดยเปรียบเทียบมักจะเป็นเหตุผลของการลงทุนจากต่างประเทศในแนวดิ่ง แรงงานราคาถูกจะถูกพิจารณาเป็นตัวกระตุ้นหลักสำหรับการผลิต

2. ตลาดปัจจัย (Marketing factor) ลักษณะของประเทศที่ได้รับการลงทุนเช่น ขนาดของตลาด การเติบโตของตลาด ระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการแข่งขันในตลาดของประเทศนั้นจะอยู่ในกลุ่มของตลาดปัจจัย ส่วนขนาดและการเติบโตของตลาดภายในและตลาด

รอบๆประเทศนั้น จะมีความสำคัญมากกับบริษัทร่วมทุนที่จะใช้ผลประโยชน์ทั้งด้านการผลิตที่ได้การประหยัดจากขนาด และด้านการผลิตที่ไม่มีการประหยัดจากขนาด ในแง่เหตุผลอื่นที่ก่อตั้งบริษัทสาขาในต่างประเทศนั้นก็เพื่อที่จะสามารถปรับการผลิตได้อย่างเร่งด่วน และปรับการตลาดให้เหมาะกับรสนิยมและความชอบ รวมทั้งตลาดการบริการหลังการขายของตลาดในประเทศนั้น

3. การกีดกันทางการค้า (Barriers to trade) เป็นนโยบายของประเทศที่ได้รับการลงทุน จะเป็นผลกระทบที่มีนัยสำคัญในการเลือกระหว่างการลงทุนทางตรงหรือจะส่งออกมายังประเทศที่ได้รับการลงทุน ประเทศที่ได้รับการลงทุนจะกำหนดอัตราภาษีที่สูงและการกำหนดโควตานำเข้า เพื่อที่จะทำให้เกิดการลงทุนทางตรงกับต่างประเทศซึ่งผู้ส่งออกมายังประเทศที่ได้รับการลงทุน นโยบายทดแทนการนำเข้าจะชี้แนะให้บริษัทจากต่างประเทศก่อตั้งหน่วยการผลิตในประเทศที่ได้รับการลงทุน เพื่อที่จะใช้ประโยชน์จากตลาดในประเทศ บริษัทร่วมทุนขนาดใหญ่ (MNEs) โดยเฉพาะจากประเทศอุตสาหกรรมใหม่ (NICs) จะดำเนินการผลิตในประเทศที่มีการพัฒนาต่ำ (LDCs) เพื่อที่จะนำประโยชน์จากโควตาการส่งออกของประเทศที่ได้รับการลงทุนเมื่อประเทศแม่ถูกกีดกันจากข้อกำหนดการส่งออกโดยประเทศพัฒนาแล้วส่วนใหญ่

4. นโยบายของรัฐบาล (Government policy) นโยบายของทั้งประเทศแม่และประเทศที่ได้รับการลงทุนมีอิทธิพลกับการลงทุนทางตรงจากต่างประเทศ (FDI) จากส่วนของนโยบายการค้านั้น รัฐบาลของประเทศแม่อาจจะกระตุ้นการไหลของการลงทุนทางตรงจากต่างประเทศโดยการสร้างบรรยากาศสนับสนุนการลงทุนที่มีผลต่อความเสี่ยงของบริษัท และมีอิทธิพลต่อการกำหนดสถานที่ที่จะทำการผลิต นโยบายที่มั่นคงและการพัฒนาทางเศรษฐกิจอย่างมั่นคง การมีระบบสาธารณูปโภคที่พอเพียง การกระตุ้นทางด้านภาษี และการส่งกำไรกลับประเทศแม่ซึ่งเป็นสภาพหลักของการลงทุน

2.1.2 ทฤษฎีการแบ่งงานกันทำระหว่างประเทศ (International Division of Labor)

สำนักนีโอคลาสสิกได้ให้คำนิยามของ The International Division of labor ว่าเป็นการวางแผนกำหนดรูปแบบการค้าและการผลิตไว้ล่วงหน้า เพื่อให้เกิดการจัดสรรทรัพยากรระหว่างประเทศที่ใช้ในการผลิตในอุตสาหกรรมเดียวกันได้อย่างเหมาะสม นอกจากนี้ ยังช่วยในเรื่องของการกระจายรายได้ระหว่างประเทศ อันจะส่งผลเกิดความเท่าเทียมกันของผลตอบแทนต่อแรงงานและทุนระหว่างกัน

ในปัจจุบันโครงสร้างทางสังคมโลกได้มีการพัฒนาขึ้นอย่างต่อเนื่อง ระบบการแบ่งงาน (Division of labor) เป็นสิ่งที่ไม่อาจจะจำกัดตนเองอยู่แค่ในหน่วยทางการเมือง หรือวัฒนธรรม หน่วยหนึ่งหน่วยใดได้เหมือนเช่นในอดีต การเข้าถึงข้อมูลในตลาดโลกและเครือข่ายการตลาด ระหว่างประเทศของบริษัทข้ามชาติ ทำให้สามารถที่จะวางแผนการแบ่งงานกันระหว่างประเทศ ได้ดีขึ้น

ระบบการแบ่งงาน (Division of labor) ได้ขยายตัวอยู่ตลอดเวลาจนเป็นระดับโลก (World System) อันเป็นผลเนื่องจากการพัฒนาของระบบเศรษฐกิจทุนนิยมที่มีเป้าหมาย อยู่ที่การผลิตเพื่อขายในตลาดให้ได้กำไรสูงสุด ด้วยแนวคิดลักษณะนี้ทำให้การผลิตขยายออกไปได้เรื่อยๆ ครอบคลุมเท่าที่การผลิตนั้นยังให้กำไร และผู้คนก็ยังคงปรับปรุงเทคโนโลยีใหม่ๆ ในการผลิตต่อไปเพื่อเพิ่มอัตราการทำการกำไร โดยมีปัจจัยที่เป็นตัวกระตุ้นให้เกิดการขยายตัวของการแบ่งงาน ในระดับโลกของบริษัทข้ามชาติ ได้แก่

1. ความก้าวหน้าในการออกแบบผลิตภัณฑ์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการออกแบบ ผลิตภัณฑ์ให้ผลิตภัณฑ์เป็นสินค้าที่มีความซับซ้อน และต้องประกอบขึ้นมาจากชิ้นส่วนที่ หลากหลาย (Multi-component Goods) ตัวอย่างของสินค้าประเภทนี้ ได้แก่ เครื่องใช้ไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์ และ รถยนต์
2. ความต้องการที่จะผลิตสินค้าให้มีคุณภาพสูง จำเป็นต้องอาศัยการผลิตที่มีความ เชี่ยวชาญและทักษะเฉพาะด้าน ทำให้ต้องมีการกระจายการผลิตตามความถนัด
3. การสื่อสารและการคมนาคมที่ดีขึ้น ทำให้ต้นทุนการสื่อสารและการขนส่ง ตลอดจนระยะเวลาในการขนส่งลดลงมาก
4. การขยายตัวของแนวคิดการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ หรือ เขตการค้าเสรี (Free Zone) ที่ทำให้อุปสรรคทางการค้าระหว่างประเทศลดลง
5. แนวคิดการแบ่งงานระหว่างประเทศ (International Division of labor) ได้ถูกนำเสนอ โดยนักเศรษฐศาสตร์ชาวญี่ปุ่นชื่อ โคจิมา โดยได้ให้ความสนใจกับปัญหา ที่ว่าทำอย่างไรถึงจะทำให้การลงทุนโดยตรงในต่างประเทศสามารถก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประเทศผู้ ส่งออกทุนในรูปแบบของการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ และการปรับโครงสร้างทางอุตสาหกรรม ในประเทศที่เริ่มสูญเสียความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการแข่งขันระดับประเทศ และก่อ ประโยชน์ให้กับประเทศผู้รับการลงทุนในรูปแบบของการยกระดับโครงสร้างอุตสาหกรรมอย่างเหมาะสม กับขั้นตอนการพัฒนาเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมของประเทศนั้นด้วย กล่าวคือ ถ้าบริษัทใน ญี่ปุ่นพบว่าตนเองกำลังจะสูญเสียความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในอุตสาหกรรมใด โคจิมา

เห็นว่า บริษัทดังกล่าวสมควรที่จะลงทุนโดยตรงไปสู่ประเทศที่เริ่มมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ เช่น ประเทศไทยที่มีค่าจ้างแรงงานราคาถูกกว่าประเทศญี่ปุ่นและการถ่ายทอดเทคโนโลยีที่ตนมีไปด้วย อันจะส่งผลให้เกิดการปรับปรุงฟังก์ชันการผลิตของประเทศไทยทำให้ประเทศไทยมีต้นทุนการผลิตที่ต่ำลงไปยิ่งกว่าเดิม ซึ่งการทำเช่นนี้สามารถที่จะเกิดประโยชน์แก่ประเทศทั้งสองมากขึ้น เพราะการยกระดับมาตรฐานการผลิตของไทยทำให้ประเทศไทยสามารถส่งออกสินค้าไปสู่ต่างประเทศได้ ในขณะที่เดียวกันประเทศญี่ปุ่นก็สามารถที่จะนำเข้าสินค้าจากประเทศไทย ในราคาที่ต่ำกว่าการผลิตในประเทศเอง ในอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของบริษัทข้ามชาติในภูมิภาคอาเซียนนั้น บริษัทข้ามชาติของญี่ปุ่นได้มีการปูพื้นฐานของเครือข่ายการผลิตและเชื่อมโยงหน่วยผลิตในประเทศต่างๆ เข้าด้วยกันมาเป็นเวลานาน และตั้งแต่ปี 1985 เป็นต้นมา ได้มีการขยายตัวของระบบนี้ในภูมิภาคอาเซียนอย่างรวดเร็ว โดยมีโครงสร้างโยงใยในลักษณะคล้ายใยแมงมุม เนื่องจากบริษัทเหล่านี้มีความหวังที่จะทำให้ระบบการแบ่งงานระหว่างประเทศ (The International Division of Labor) ของตนเองในกลุ่มประเทศอาเซียนมีการรวมตัวอย่างมีประสิทธิภาพเสมือนเป็นหน่วยเดียวกัน เพื่อส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศและการลงทุนระหว่างกัน

2.1.3 ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศในอุตสาหกรรมเดียวกัน (Intra-Industry Trade)

การค้าในอุตสาหกรรมเดียวกัน (Intra-Industry Trade) นั้น มีวัตถุประสงค์ที่จะก่อให้เกิดการประหยัดต่อขนาดในการผลิต เนื่องจากการแข่งขันที่รุนแรงขึ้นของธุรกิจในปัจจุบันได้ผลักดันให้แต่ละบริษัทหรือแต่ละโรงงานในประเทศอุตสาหกรรมเลือกที่จะทำการผลิตผลิตภัณฑ์เพียงไม่กี่ชนิดมากกว่าการผลิตผลิตภัณฑ์ที่มีชนิดและรูปแบบที่หลากหลาย โดยการดำเนินการผลิตที่วุ่นวายนี้สามารถก่อให้เกิดการผลิตที่มีต้นทุนต่ำลง เพราะการผลิตมีมุ่งเน้นเพียง 2-3 รายการนั้นจะช่วยส่งเสริมให้เกิดความเชี่ยวชาญทำให้สามารถลดเวลาในการดำเนินการการผลิตลงอันส่งผลให้เกิดการผลิตที่ต่อเนื่อง นอกจากนี้ การค้าในอุตสาหกรรมเดียวกันจะส่งผลดีต่อผู้บริโภคแต่ละประเทศ โดยสามารถที่จะนำเข้าสินค้าอื่นๆ ที่มีความหลากหลายจากต่างประเทศในราคาที่ถูกลงกว่าการผลิตเองในประเทศ

แนวคิดในเรื่องของการค้าในอุตสาหกรรมเดียวกัน (Intra-Industry Trade) นั้นค่อนข้างที่จะแตกต่างจากแนวคิดพื้นฐานด้านการค้าระหว่างประเทศแบบดั้งเดิมของแบบจำลองเฮกเซอร์-โอลิน เนื่องจากเฮกเซอร์-โอลินเชื่อว่าการค้าระหว่างประเทศมีพื้นฐานมาจากแนวคิด

เรื่องความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ (Comparative Advantage) และความแตกต่างในเรื่องของปริมาณของปัจจัยการผลิตตลอดจนทรัพยากรการผลิตที่ต่างกันในแต่ละประเทศ (Differences in factor endowment) เช่น แรงงาน ทุน ทรัพยากรธรรมชาติ และเทคโนโลยีเป็นหลัก ทำให้สินค้าส่งออกของประเทศใดประเทศหนึ่งควรจะเป็นสินค้าที่ใช้ปัจจัยการผลิตที่ประเทศนั้นๆ มีอยู่อย่างหนาแน่น เมื่อเปรียบเทียบกับปัจจัยอื่นที่เป็นส่วนประกอบสำคัญในการผลิต โดยสรุปแล้วรูปแบบทางการค้าระหว่างประเทศตามแนวคิดของเฮกเซอร์-โอลิน เน้นในเรื่องของความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบทางธรรมชาติ (Natural Comparative Advantage) ซึ่งจะเห็นได้ชัดเจนในกรณีการค้าระหว่างประเทศที่พัฒนาแล้วกับประเทศที่กำลังพัฒนา

ในขณะที่การค้าในอุตสาหกรรมเดียวกันนั้น มีพื้นฐานมาจากความแตกต่างของผลิตภัณฑ์ (Product Differentiations) และการประหยัดต่อขนาดในการผลิต (Economies of Scale in production) แนวคิดนี้แสดงให้เห็นว่าทุกประเทศสามารถที่จะสร้างความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบขึ้นมาได้ (Acquired Comparative Advantage) จากการประหยัดต่อขนาดในการผลิตผลิตภัณฑ์ที่แตกต่างแล้วนำมาค้าขายแลกเปลี่ยนกันได้ โดยไม่จำเป็นว่าประเทศใหญ่จะผลิตสินค้าได้ปริมาณมากกว่าและถูกกว่าประเทศเล็กๆ เสมอไป โดยรูปแบบการค้าในลักษณะนี้จะเห็นได้ชัดในกรณีการค้าระหว่างประเทศในประเทศกำลังพัฒนาด้วยกัน และการค้าระหว่างประเทศที่มีการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจจะหว่างกัน เนื่องจากระดับของการค้าระหว่างประเทศมีความสำคัญมากต่อการวัดศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศหนึ่ง ความสำคัญของการค้าในอุตสาหกรรมเดียวกันนั้นจะมีมากขึ้น เมื่อมีการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจจะหว่างประเทศในรูปแบบต่างๆ เช่น เขตการค้าเสรี (Free Trade Area) หรือ ตลาดร่วม (Common Market) เนื่องจากภาษีและอุปสรรคทางการค้าระหว่างประเทศจะถูกกำจัดออกไปสำหรับภูมิภาคอาเซียนนั้น การจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) ก็เป็นแรงผลักดันหนึ่งที่ทำให้เกิดการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศในอุตสาหกรรมเดียวกัน โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ซึ่งมีผู้ผลิตอยู่เป็นจำนวนมาก

2.1.4 ทฤษฎีการถ่ายทอดเทคโนโลยีของบริษัทข้ามชาติ (Technology Transfer Theory by Transnational Corporation)

การถ่ายทอดเทคโนโลยีระหว่างชาติสู่ประเทศกำลังพัฒนาได้เกิดขึ้นมาเป็นเวลานานนับร้อยปี บริษัทข้ามชาติ (TRANSNATIONAL Corporation, TNCs) ซึ่งเป็นเจ้าของเทคโนโลยีที่สะสมไว้เป็นจำนวนมากและเป็นผู้ที่ทำการถ่ายทอดเทคโนโลยีที่สำคัญ ซึ่งเทคโนโลยีที่สามารถ

มองได้ทั้งความหมายที่แคบและกว้าง ในส่วนความหมายแคบนั้นเทคโนโลยีเป็นข้อมูลทางด้านเทคนิคที่รวบรวมไว้ในสทิตบัตร์ หรือในความรู้ทางเทคนิคที่สามารถสื่อสารออกมาในรูปของเอกสาร และในส่วนความหมายที่กว้างขึ้นนั้นคือ เทคโนโลยีเป็นชนิดของความรู้เกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ที่มีความเฉพาะหรือเทคนิคในการผลิตที่มีความเฉพาะ และในบางครั้งรวมถึงทักษะทางเทคนิคที่จำเป็นในการผลิต คำจำกัดความของเทคโนโลยีที่กล่าวมาแล้วนั้นเป็นการชี้ไปเฉพาะทางด้านที่เกี่ยวกับเครื่องมือและเครื่องจักรที่ใช้ในการผลิต แต่ Stewart³ ให้คำจำกัดความของเทคโนโลยีอย่างกว้างที่สุด โดยจะรวมไปถึงทักษะและความรู้และการปฏิบัติการที่จำเป็นในการสร้างและการใช้การทำสิ่งต่างๆให้เกิดประโยชน์ด้านเทคโนโลยีจะรวมถึงวิธีการหรือขั้นตอนในการผลิต เช่น การบริหารจัดการ ทักษะทางด้านการตลาด และรวมไปถึงทางด้านการบริการ และเป็นการยากที่จะอธิบายความหมายของการถ่ายทอดเทคโนโลยี สิ่งที่สำคัญเมื่อการถ่ายทอดเทคโนโลยีถูกพิจารณาจนเกือบสมบูรณ์แล้ว Smith⁴ ได้อธิบายว่าการถ่ายทอดเทคโนโลยีเป็นการเคลื่อนย้ายเทคโนโลยีจากที่หนึ่งสู่อีกที่หนึ่ง หรือจากผู้ขายหนึ่งสู่ผู้ซื้ออื่นหรือเป็นการรวมทั้งสองอย่างเข้าด้วยกัน ส่วนกรณีของ Komoda⁵ กล่าวว่า การถ่ายทอดเทคโนโลยีต้องเป็นการถ่ายทอดความสามารถที่จะเข้าใจและพัฒนาความรู้เบื้องต้นของเทคโนโลยี ดังนั้น การถ่ายทอดเทคโนโลยีจะไม่สมบูรณ์จนกระทั่งผู้ได้รับการถ่ายทอดสามารถปฏิบัติและสามารถดูแลรักษา เช่น การดูแลรักษาปฏิบัติการได้อย่างเป็นอิสระจากผู้ช่วยภายนอก และสามารถที่จะปรับปรุงขยายและพัฒนาเทคโนโลยีได้เหมือนกับผู้ถ่ายทอด เป็นต้น ดังนั้น การถ่ายทอดเทคโนโลยีจะไม่เป็นเพียงการได้มาซึ่งความรู้ในการผลิต แต่เป็นการสร้างความสามารถทางด้านเทคโนโลยีของชาติ เทคโนโลยีเป็นความรู้ไม่ใช่ผลิตภัณฑ์จึงเป็นการยากที่จะอธิบายความหมาย นอกจากนี้ มีแนวคิดทางการผลิตที่สำคัญคือ “แนวคิด QCDEM กับกระบวนการผลิต” แนวคิดเกี่ยวกับ QCDEM เป็นแนวคิดที่ผสมผสานระหว่างระบบการจัดการผลผลิต (Productivity Management) และ ระบบการจัดการคุณภาพ (Quality Management) โดยส่วนใหญ่ถูกประยุกต์ใช้ในอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ โดย “Q” ย่อมาจาก Quality คือ การควบคุมคุณภาพ

³Stewart, F. , Technology and Underdevelopment (London: Macmillan, 1997).

⁴Smith, III , C.H., Japanese Technology Transfer to Brazil 9Ann Arbor' Mich (UMI Research Press,1980).

⁵Komoda, F., "Japanese studies on technology transfer to developing countries: a survey," (The Developing Economies XXIV, 1986 : p.407).

ในการผลิต, “C” ย่อมาจาก Cost คือ การควบคุมต้นทุนในการผลิต, “D” ย่อมาจาก Delivery คือการจัดส่งผลิตภัณฑ์ที่ถูกต้องตรงตามจำนวนและตามเวลาที่ลูกค้าต้องการ, “E” ย่อมาจาก Engineering คือ ความสามารถทางวิศวกรรมเพื่อกระบวนการผลิต และ “M” ย่อมาจาก Management คือ ความสามารถในการจัดการในด้านต่างๆทางกายภาพและจิตวิทยาการจัดการ แนวคิด QCDEM เริ่มถูกประยุกต์ใช้กับการผลิตเป็นระยะเวลานาน แต่เริ่มเข้ามาในประเทศไทย เมื่อช่วงวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจ พ.ศ.2540 เนื่องจากหน่วยผลิตแต่ละหน่วยต้องเผชิญกับการปรับตัวเพื่อให้สามารถยังคงธุรกิจไว้ได้ จึงต้องมีระบบในการควบคุมการผลิตเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าสูงสุดด้วยต้นทุนในการดำเนินงานต่ำสุด ซึ่งทุกอุตสาหกรรมขึ้นส่วนยานยนต์นำมาใช้ในการควบคุมการผลิต และใช้เป็นเกณฑ์ประเมินผลระดับความพึงพอใจของลูกค้า (Customer Satisfaction Evaluation) ซึ่งก็คือ ผู้ผลิตรถยนต์นั่นเอง

2.1.5 ทฤษฎีการแยกส่วนการผลิต (Frangmentation Theory)

กระบวนการของโลกเสรี (Process of Globalization) หรือการเปิดเสรี (Liberalizaion) ด้านการค้าการบริการระหว่างประเทศ ทำให้เกิดแนวการค้าและการผลิตแบบข้ามพรมแดน (Cross-Border Production) เนื่องจากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีเกื้อกูลให้มีการผลิตแบบแยกส่วน ทำให้บรรษัทระหว่างประเทศสามารถเลือกแหล่งที่ตั้งของโรงงานสำหรับการผลิตขึ้นส่วนแต่ละชิ้น ทั้งนี้ โดยพิจารณาขนาดความได้เปรียบด้านต้นทุน (Cost Advantage) ของภูมิภาคต่างๆ การแยกส่วนการผลิต (Frangmentation) จึงเกิดขึ้น โดยชิ้นส่วนต่างๆของสินค้าบางประเภทจะกระจายการผลิตอยู่ตามภูมิภาคต่างๆของโลก โดยขั้นตอนสุดท้ายเป็นการนำชิ้นส่วนต่างๆมาประกอบเป็นสินค้าสำเร็จรูป (Finished Goods) ทฤษฎีการแยกส่วนการผลิตไม่ใช่ทฤษฎีใหม่และไม่ใช่การใช้ระบบการรับจ้างผลิตหรือบริการ (Outsourcing) แต่เป็นการแบ่งกระบวนการผลิตให้กว้างออกไป เพื่อลดข้อกีดกันด้านกฎเกณฑ์ทางการค้าในอดีตหรือเพียงแบบเดิมที่เน้นเพียงการซื้อสินค้าจากแหล่งผลิตภายในประเทศของตน

การแบ่งแยกความเป็นเจ้าของ (Separability of ownership) เป็นตัวกำหนดสำคัญเช่นกันในโครงสร้างการแยกส่วนการผลิตแบบไร้พรมแดน หาก ณ สถานที่ใดที่การแบ่งแยกความเป็นเจ้าของเกิดขึ้นไม่ได้ ลักษณะของบรรษัทข้ามชาติ (Multinational Corporations) จะเกิดขึ้นหรือกล่าวอีกนัยคือ การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศยังมีบทบาทหรือเป็นผู้เล่นตัวสำคัญอยู่ แต่หากธุรกิจสามารถสร้างสายสัมพันธ์ด้านความเป็นเจ้าของซึ่งกันและกันได้ การลงทุนโดยตรงจะลดบทบาทความสำคัญลง ยกตัวอย่างเช่น ผู้ผลิตรถยนต์อาจจะผลิตเครื่องมือที่ใช้ในการ

จุดไฟในอีกโรงงานหนึ่งที่ไม่ใช่โรงงานประกอบของตน หรือได้รับเครื่องมือดังกล่าวมาจากผู้รับจ้างช่วงการผลิตอิสระ (Independent Subcontractor) ภายในประเทศอีกทอดหนึ่ง ดังนั้นหมายความว่า การผลิตถูกแบ่งแยกออกไป ในขณะที่ความสัมพันธ์ของผู้เป็นเจ้าของยังมีอยู่อย่างใกล้ชิด หรือในทางกลับกันอาจเป็นการผลิตที่เชื่อมโยงกัน แต่ผู้เป็นเจ้าของอาจแยกออกจากกันได้

โดยการแยกส่วนการผลิต (Frangmentaion) หรืออาจกล่าวอีกคำนิยาม คือ การกระจายการผลิตออกไปภายนอก (Dispersion of Production) ก่อให้เกิดการแบ่งงานกันทำระหว่างประเทศแบบใหม่ และยังก่อให้เกิดผลดีในการปรับปรุงด้านการสื่อสารการประสานงาน และด้านการบริการตามมาอีกด้วย เพราะการแยกส่วนการผลิตจะทำให้เกิดความชำนาญเฉพาะทาง (Component Specialization) และทำการกระจายขึ้นส่วนให้กับบริษัทสาขา (Subsidiaries) หรือบริษัทในเครือ จึงทำให้การเติบโตของการค้าระหว่างประเทศภายในสินค้าประเภทเดียวกัน (Intra-Product Trade) มีมากขึ้น ซึ่งเป็นรูปแบบหนึ่งของการค้าระหว่างประเทศภายในอุตสาหกรรมเดียวกัน (Intra-Industry Trade) และเมื่อการผลิตมีความชำนาญมากขึ้น จะก่อให้เกิด “บริษัทโลก” (Global Corporation) และเครือข่ายความสัมพันธ์การผลิตที่มีอยู่ทั่วโลก การเชื่อมโยงการค้าแบบไร้พรมแดนดังกล่าวจะก่อให้เกิดต้นทุนที่ต่ำลง เนื่องจากการผลิตที่ประหยัดต่อขนาด (Economies of Scale) และเข้าถึงการบริการได้รวดเร็วกว่า เนื่องจากมีความพร้อมในการผลิตและการจัดส่งที่รวดเร็ว ก่อให้เกิดการเชื่อมโยงด้านการบริการ (Service Link) ที่มีประสิทธิภาพมากกว่า และในที่สุดจะกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาและรวบรวมด้านเทคโนโลยีขึ้น ดังเช่นอุตสาหกรรมยานยนต์ในปัจจุบันที่มีการแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนกันอยู่ทั่วโลก ภายใต้ AICO Scheme (Asian Industrial Cooperation หรือ โครงการความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมอาเซียนแบบใหม่) ทำให้ความสามารถทางการแข่งขันและศักยภาพทางการส่งออกของแต่ละประเทศมีมากขึ้น

2.2 วรรณกรรมปริทัศน์และงานศึกษาที่เกี่ยวข้อง

บทบาทและการปรับตัวของภาครัฐและภาคธุรกิจเอกชนไทยในอุตสาหกรรมรถยนต์ และชิ้นส่วนรถยนต์ในทศวรรษ 1990 มีปัจจัยสำคัญที่กำหนดความสามารถและภาพอนาคตของ อุตสาหกรรมรถยนต์ในลักษณะอุตสาหกรรมการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า ในแง่การส่งออกต้อง อาศัยหรือขึ้นต่อนโยบายแผนการส่งออกของบริษัทยนต์ข้ามชาติเป็นหลัก ซึ่งบริษัทดังกล่าว คาดหวังกับตลาดภายในประเทศก่อนจะขยายสู่ตลาดส่งออก เนื่องจากได้ผลตอบแทนต่อหน่วย ดีกว่าและเป็นไปตามนโยบาย “การผลิตในที่ที่มียอดขาย” ขณะเดียวกันประเทศกำลังพัฒนา ต่างเปิดรับการลงทุนและมีนโยบายพัฒนาอุตสาหกรรมนี้ทั้งสิ้น ประสานกับการก้าวหน้าด้าน เทคโนโลยีต่างๆ ทำให้กำลังการผลิตรถยนต์โดยรวมของตลาดโลกมีมากเกินความต้องการบริโภค และการส่งออกของประเทศในภูมิภาคหนึ่งๆ โอกาสการส่งออกจึงขึ้นอยู่กับชิ้นส่วนรถยนต์มากกว่า รถยนต์สำเร็จรูป โดยที่ความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบเป็นตัวกำหนดความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งฐานเทคโนโลยีคุณภาพการผลิตของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์โดยกิจการร่วมทุนหรือทุนต่าง ชาติจะสูงกว่ากิจการทุนในประเทศ

ในช่วงแรกของอุตสาหกรรมที่ผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า นั้น โรงงานประกอบรถยนต์ จากประเทศญี่ปุ่นได้เริ่มเข้าสู่ตลาดในประเทศไทยด้วยการลงทุนเริ่มต้นในจำนวนน้อยก่อน และ พยายามแบ่งตลาดออกเป็นส่วนย่อยๆ โดยการเพิ่มจำนวนรูปแบบและรุ่นให้มีจำนวนมากขึ้น เพื่อที่ จะทำให้ตลาดรถยนต์มีการเติบโตขึ้น และผลของการเพิ่มจำนวนรูปแบบและรุ่นจะเป็นการกีด กันการเข้าสู่ตลาดของโรงงานประกอบรถยนต์ต่างชาติประเทศอื่น และเมื่อตลาดในประเทศเติบโต โรงงานประกอบรถยนต์จะเพิ่มกำลังการผลิตเพื่อให้เพียงพอต่อความต้องการภายในประเทศ ดังนั้นในปีพ.ศ.2512 รัฐบาลไทยได้มีการประกาศยกเลิกนโยบายส่งเสริมการตั้งโรงงานประกอบ รถยนต์ และมีความแน่วแน่ที่จะบังคับให้โรงงานประกอบรถยนต์ใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ที่ผลิตขึ้น ในประเทศไทยในปริมาณที่เพิ่มขึ้น โดยการสนับสนุนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ นอกจากนี้ รัฐบาลได้ให้การสนับสนุนเกี่ยวกับรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทย โดยการประกาศห้ามนำเข้า รถยนต์นั่งสำเร็จรูป และมีการเก็บภาษีนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์ในอัตราที่สูงขึ้นส่งผลให้โรงงาน ประกอบรถยนต์เริ่มชักชวน “ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์” จากประเทศญี่ปุ่นให้เข้ามาตั้งโรงงานผลิต ชิ้นส่วนในประเทศไทย โดยมีการร่วมลงทุนกับนักลงทุนชาวไทย รวมทั้งมีการเข้ามาช่วยเหลือ ทางด้านเทคนิคเพื่อรักษาคุณภาพของชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศไทย โดยทำการผลิตป้อนชิ้นส่วน ให้แก่โรงงานประกอบรถยนต์ ซึ่งผู้ผลิตส่วนใหญ่เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ไม่มีความซับซ้อนมากนัก รวมทั้งชิ้นส่วนปั๊มขึ้นรูปขนาดเล็กของตัวถัง และชิ้นส่วนเกี่ยวกับยาง โดยระหว่างปีพ.ศ.2513-2522

นั้น มีผู้ผลิตขึ้นส่วนจากประเทศญี่ปุ่นที่ถูกซื้อเชิญจากโรงงานผู้ประกอบรถยนต์ให้เข้ามาก่อตั้งโรงงานในประเทศไทยถึง 19 โรงงาน (ชัยยศ จิรพฤกษ์ภิญโญ, 2540)

การลงทุนระลอกแรกของญี่ปุ่นได้เริ่มขึ้นในช่วงปี พ.ศ. 2513 - 2523 โดยมุ่งเน้นที่อุตสาหกรรมอุตสาหกรรมเข้มข้น ต่อมาการลงทุนระลอกที่สองของญี่ปุ่นเกิดขึ้นในช่วงพ.ศ. 2523 เนื่องจากเกิดเหตุการณ์ Plaza Accord ซึ่งมีผลทำให้ค่าของเงินเยนปรับตัวสูงขึ้น เหตุผลเพื่อช่วยบรรเทาการขาดดุลของสหรัฐอเมริกา ทำให้ญี่ปุ่นต้องเผชิญกับปัญหาต้นทุนการผลิตที่สูงขึ้น จึงหันไปสนใจการลงทุนในต่างประเทศ โดยการลงทุนของญี่ปุ่นในไทยพุ่งสูงขึ้นเป็นอย่างมากในช่วงดังกล่าว และหลังจากปีพ.ศ. 2528 การลงทุนจากญี่ปุ่นเพิ่มสูงขึ้นมากและนำไปเป็นอันดับหนึ่งเหนือสหรัฐ จากการที่ประเทศไทยมีอัตราเจริญเติบโตของเศรษฐกิจเพิ่มสูงขึ้นรวมไปถึงระบบสาธารณูปโภคที่ดีขึ้น โดยหลังจากปีพ.ศ. 2530 อุตสาหกรรมที่เข้ามาให้การสนับสนุนอุตสาหกรรมรถยนต์เติบโตอย่างรวดเร็ว เนื่องจากเหตุผล 2 ประการได้แก่ การที่รัฐบาลไทยดำเนินนโยบายการใช้น้ำมันส่วนรถยนต์ที่ผลิตในประเทศไทย โดยการเพิ่มอัตราส่วนขึ้นส่วนที่ผลิตขึ้นในประเทศของรถยนต์นั่งเป็น 54% รถยนต์บรรทุกขนาด 1 ตันเป็น 70% โดยเครื่องยนต์ที่ใช้สำหรับรถยนต์บรรทุกขนาด 1 ตันจะต้องผลิตขึ้นในประเทศเท่านั้น เหตุผลที่สองเนื่องจากความต้องการรถยนต์ภายในประเทศและรถยนต์เพื่อการส่งออกมีจำนวนมากขึ้นเรื่อยๆ ทำให้โรงงานประกอบรถยนต์จำเป็นต้องสรรหาผู้ผลิตขึ้นส่วนในประเทศมากขึ้น หลังจากนั้น การลงทุนระลอกที่สามได้เกิดขึ้นในช่วงปีพ.ศ. 2536 เป็นผลพวงมาจากการแข็งค่าของเงินเยน ทำให้ความสามารถในการแข่งขันของประเทศญี่ปุ่นในตลาดโลกลดลง สินค้านำเข้าจากญี่ปุ่นมาไทยมีราคาสูงขึ้นมากจึงเป็นการกระตุ้นทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายการดำเนินการมายังประเทศในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และทำให้เกิดการลงทุนเพิ่มเติมในไทย โดยเฉพาะโรงงานประกอบรถยนต์เช่น โตโยต้า มิตซูบิชิ นิสสัน ฮอนด้า มีการลงทุนมากกว่า 1 พันล้านดอลลาร์สหรัฐเพื่อขยายปริมาณการผลิตจากปี 2537 เปิดโอกาสให้นักลงทุนไทยและนักลงทุนญี่ปุ่นเข้ามาร่วมลงทุนผลิตขึ้นส่วนอะไหล่รถยนต์ ซึ่งเป็นธุรกิจขนาดเล็กและกลาง เพื่อป้อนอะไหล่ขึ้นส่วนให้กับภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ของญี่ปุ่นที่ย้ายฐานการผลิตมายังไทย และทำให้ผู้ผลิตหลายรายนำทฤษฎีระบบการผลิตรูปแบบเดียวกันทั่วโลก (Globalization of Production) เข้ามาพัฒนาเพื่อเพิ่มศักยภาพในการผลิตให้มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ เช่น โตโยต้าย้ายฐานการผลิตรถปิคอัพ (Hilux) ที่ผลิตในประเทศญี่ปุ่นมายังประเทศไทย เพื่อตอบสนองความต้องการในประเทศไทยและการส่งออกไปยังประเทศอื่นในเอเชียและออสเตรเลีย อีซูซุย้ายฐานการผลิตรถปิคอัพ (D-Max) จากประเทศญี่ปุ่นมาไทยทั้งหมด

เพื่อตอบสนองความต้องการของตลาดในประเทศและทำการส่งออกไปยังประเทศต่างๆทั่วโลก
(สพโชค บุญญแพทย์, 2546)

ในช่วงปีพ.ศ. 2528-2538 มีการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (FDI) เป็นจำนวนมากสืบเนื่องจากระบบเศรษฐกิจของไทยเริ่มเปิดกว้างมากขึ้น ซึ่งส่งผลต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างมาก ทั้งนี้เป็นผลจากการถ่ายทอดเทคโนโลยีและเทคนิคการจัดการทางการตลาด การเพิ่มขึ้นอย่างฉับพลันของการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศมีผลจากปัจจัยทั้งภายในและภายนอก ปัจจัยภายใน ได้แก่ การได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ค่าจ้างแรงงานที่ต่ำ ความสำเร็จจากการใกล้ชิดตลาด ขนาดตลาดในประเทศ ขนาดเศรษฐกิจของประเทศ เสถียรภาพของรัฐบาล ส่วนปัจจัยภายนอกขึ้นอยู่กับโครงสร้างของเศรษฐกิจโลก และอัตราการแลกเปลี่ยนเงินตรา ("Determinant of Japanese Direct Investment in Thailand", ภูมิ สิริสุนทร, 2540)

อย่างไรก็ตาม สาเหตุที่ญี่ปุ่นออกไปลงทุนต่างประเทศมีวัตถุประสงค์สำคัญคือ เพื่อการรักษาและขยายตลาด (Market Oriented Type) การลงทุนประเภทนี้จะมีรูปแบบต่างๆ เช่น เป็นบริษัททางการค้า (Trading company) ที่ตั้งขึ้นเพื่อจำหน่ายสินค้าที่นำเข้าจากญี่ปุ่นซึ่งเป็นบริษัทที่มุ่งแสวงหาตลาดใหม่ การเข้ามาลงทุนก็เพื่อลดข้อเสียเปรียบในแง่ต้นทุนซึ่งต้องแข่งขันกับบริษัทในท้องถิ่นนั้นๆ หรือเป็นบริษัทที่เข้าไปลงทุนเพื่อรักษาตลาดที่เคยนำเข้าสินค้ามาจากบริษัทของตนในญี่ปุ่นแต่ต้องหยุดชะงักไป เนื่องจากประสบปัญหาการกีดกันทางภาษีและการนำเข้าสินค้าจากญี่ปุ่น นอกจากนี้ ก็เพื่อมุ่งหวังใช้ทรัพยากรและวัตถุดิบของประเทศที่เข้าไปลงทุน (Resource Securing Oriented Type) ตลอดจนการส่งวัตถุดิบกลับไปยังญี่ปุ่นเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมบางประเภท สาเหตุอีกประการคือ เรื่องการใช้แรงงาน (Labor Utilization Type) เนื่องจากอุปทานแรงงานของญี่ปุ่นเริ่มขาดแคลน จึงมุ่งหวังที่จะใช้แรงงานที่มีเหลือเฟือในบางประเทศซึ่งมีอัตราค่าจ้างที่ต่ำกว่าประเทศของตน (วิวัฒน์ชัย อุตถการ, 2518)

ภายหลังจากเกิดเศรษฐกิจตกต่ำในต้นทศวรรษ 1990 บริษัทต่างๆรวมทั้งบริษัทข้ามชาติของประเทศญี่ปุ่นมีการปรับโครงสร้างการผลิตและปรับปรุงเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศค่อนข้างมาก ผลิตภัณฑ์ที่ค่อนข้างเป็นมาตรฐาน (Standardized) และผลิตแบบจำนวนมาก (Mass Produced) มีแนวโน้มที่จะย้ายการผลิตไปประเทศอื่นส่วนมากจะเป็นประเทศในแถบเอเชีย และจะต้องเพิ่มการนำเข้าชิ้นส่วนต่างๆจากประเทศในกลุ่มเอเชียทั้งจากบริษัทในเครือและบริษัทอื่นๆเพื่อลดต้นทุนการผลิต และมีนโยบายที่จะเพิ่มการใช้ระบบ OEM (Original Equipment Manufacturer) คือ ผู้ประกอบรถยนต์อาจผลิตชิ้นส่วนเองหรือว่าจ้างให้โรงงานที่สามารถผลิตชิ้นส่วนที่มีคุณภาพตรงตามข้อกำหนด สำหรับผลิตภัณฑ์ที่ส่งออกไปภูมิภาคอื่นๆ

กรณีของอุตสาหกรรมรถยนต์พบว่า ได้มีการลงทุนสร้างเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศ เช่น บริษัทโตโยต้ามีการลงทุนในเครือข่ายการผลิตในอาเซียน เพื่อลดต้นทุนการผลิตเครื่องยนต์ดีเซล, ลงทุนในอินโดนีเซียเพื่อผลิตเครื่องยนต์เบนซิน, ลงทุนในมาเลเซียเพื่อผลิต Steering Gear และในฟิลิปปินส์เพื่อผลิต Transmission แล้วจึงนำชิ้นส่วนเหล่านี้จากแหล่งผลิตที่ต่างกันมา ประกอบเป็นรถยนต์ในแต่ละประเภท โดยผ่านระบบ Brand to Brand Complementary Scheme (BBC) และระบบ BBC ก็ช่วยลดอัตราภาษีนำเข้าได้ถึงร้อยละ 50 อย่างไรก็ตาม โครงการดังกล่าว ไม่ประสบผลความสำเร็จและได้ถูกยกเลิกไป (สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2539)

ประโยชน์ประการหนึ่งที่ประเทศไทยได้รับจากการเข้ามาลงทุนของบริษัทข้ามชาติ ญี่ปุ่นในอุตสาหกรรมรถยนต์คือ ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ในไทยพัฒนาด้านศักยภาพการแข่งขันขึ้นไปมาก ทั้งนี้ส่วนหนึ่งเป็นเพราะโครงการความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมในเขตภูมิภาคอาเซียน การเข้ามาของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนญี่ปุ่นได้นำพาเทคโนโลยี รวมทั้งรูปแบบการบริหารงานแบบ ญี่ปุ่นเข้ามาใช้ในเมืองไทย อีกทั้งยังเป็นตัวผลักดันทำให้เกิดความร่วมมือทางด้านอุตสาหกรรม และการจัดสรรหน้าที่ตามความชำนาญ (Division of Labor) ในระหว่างประเทศในกลุ่มอาเซียน และการประหยัดต่อขนาด (Economies of Scale) ส่งผลผลักดันให้เกิดโครงการแลกเปลี่ยน ชิ้นส่วนระหว่างประเทศภายใต้ชื่อเดียวกัน (Brand to Brand Complementacy หรือ BBC) ในปีพ.ศ. 2531 ซึ่งแม้โครงการดังกล่าวจะประสบปัญหาเพราะขัดแย้งกับแนวทางการพัฒนา อุตสาหกรรมในประเทศมาเลเซียและอินโดนีเซียและได้ถูกยกเลิกไป แต่ได้ถูกนำมาใช้เป็น บรรทัดฐานในความร่วมมือในอุตสาหกรรมอื่นๆต่อมา หลังจากนั้น ได้เกิดโครงการความร่วมมือ ด้านอุตสาหกรรมอาเซียนแบบใหม่ หรือ Asean Industrial Cooperation (AICO) Scheme ในปีพ.ศ. 2539 ขึ้นมาแทนที่ โดยเป้าหมายและวัตถุประสงค์หลัก 2 ข้อคือ เพื่อพัฒนา ประสิทธิภาพการแข่งขันของกลุ่มผู้ประกอบการ อุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนใน ภูมิภาคอาเซียน โดยยึดหลัก Economies of Scale และการลดกำแพงภาษีระหว่างประเทศเพื่อ กระตุ้นและดึงดูดการลงทุนทั้งในอาเซียนและประเทศนอกกลุ่ม (Intra and Extra-Asean Investment) เนื่องจากการเชื่อมโยงโครงข่ายทางการค้าเสรีภายในอาเซียนจะส่งผลดีต่อการ ประหยัดต่อขนาดภายนอก (External Economies of Scale) และการแบ่งงานระหว่างประเทศ (International Division of Labor) อีกด้วย ยกตัวอย่างเช่น บริษัทฟอร์ด มอเตอร์ จำกัด ใช้ประโยชน์จากการเข้าร่วมโครงการ AICO โดยการให้ไทยเป็นฐานการผลิตรถปิคอัพเพื่อส่งออก ไปยังประเทศต่างๆ ขณะที่ใช้ฟิลิปปินส์เป็นฐานการผลิตรถยนต์นั่ง โดยบริษัทฟอร์ด (ประเทศไทย) จะนำเข้ารถยนต์จากประเทศฟิลิปปินส์แทนที่จะทำการผลิตเองในประเทศไทย เพราะฟิลิปปินส์

มีประสิทธิภาพในการผลิตรถยนต์นั่งมากกว่าประเทศไทย ซึ่งในทางกลับกันประเทศไทยก็มีประสิทธิภาพในการผลิตรถปิคอัพมากกว่า การกระทำได้ดังกล่าวก่อให้เกิดการประหยัดต่อขนาด และทำให้ต้นทุนการผลิตลดลงเนื่องจากสิทธิประโยชน์ทางภาษีที่ได้รับ

นอกจากนี้ ด้านการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (FDI) ของญี่ปุ่นมองว่า อาเซียนเป็นภูมิภาคหนึ่งที่น่าประสบความสำเร็จในแง่ของการลงทุนที่สำคัญแห่งหนึ่งในโลก สำหรับปัจจัยที่ทำให้อาเซียนประสบความสำเร็จก็คือ การที่อาเซียนเป็นแหล่งปัจจัยการผลิตที่มีราคาถูก ไม่ว่าจะเป็นด้านวัตถุดิบหรือแรงงาน ประกอบกับการที่ทุกประเทศในอาเซียนล้วนใช้นโยบายที่ค่อนข้างเปิดเสรีต่อการลงทุนจากต่างประเทศ ยิ่งส่งเสริมให้อาเซียนมีความน่าลงทุนเพิ่มขึ้นอีก แต่มาในระยะหลังนี้ ประเทศในอาเซียนมีความน่าสนใจต่อการที่จะเข้ามาลงทุนลดลง เนื่องจากปัจจัยการผลิตมีราคาสูงขึ้นเมื่อเทียบกับประเทศคู่แข่งอื่น เช่น จีน อินเดีย และ ประเทศกำลังพัฒนา ในทวีปยุโรปและอเมริกา เป็นต้น ดังนั้นอาเซียนจึงได้ร่วมมือกันจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) เพื่อใช้เป็นกลยุทธหนึ่งในการที่จะดึงดูดการลงทุนแบบ FDI ให้เข้ามาในภูมิภาคนี้เพิ่มขึ้น เป้าหมายหลักของ AFTA ก็เพื่อเพิ่ม ประสิทธิภาพในการผลิตของประเทศสมาชิก โดยการใช้นโยบายการค้าเสรีผ่านมาตรการลดภาษีนำเข้าและการกีดกันทางการค้าอื่นๆระหว่างประเทศสมาชิก ส่วนในแง่การส่งออกก็จะขยายตัวมากขึ้น เพราะได้รับประโยชน์ในการลดต้นทุนการผลิตโดยการซื้อวัตถุดิบและสินค้าระดับกลางหรือชิ้นส่วนการผลิตด้วยราคาที่ถูกลง ปัจจุบัน AFTA ประสบปัญหาความล่าช้าเนื่องจากมาเลเซียขยายเวลาออกไป

ได้มีงานวิจัยฉบับหนึ่งที่ศึกษาเรื่อง “การลงทุนของบรรษัทรถยนต์ข้ามชาติสหรัฐอเมริกาและบรรษัทรถยนต์ข้ามชาติยุโรปในประเทศไทย” โดยศึกษาเฉพาะบรรษัทรถยนต์ข้ามชาติ 2 ค่ายได้แก่ บริษัทข้ามชาติจากอเมริกาคือ บริษัท ฟอर्ड มอเตอร์ จำกัด และ บริษัทเจนเนอรัล มอเตอร์ จำกัด และบรรษัทรถยนต์ข้ามชาติยุโรปคือ บริษัทบีเอ็มดับเบิลว และบริษัทโฟล์คสวาเก้น ด้านปัจจัยที่ทำให้บริษัททั้งหมดเลือกทำการลงทุนในประเทศไทย แล้วทำการศึกษาเปรียบเทียบปัจจัยในการเลือกลงทุนในอุตสาหกรรมรถยนต์ของบรรษัทรถยนต์ข้ามชาติญี่ปุ่น โดยจากการศึกษาพบว่าปัจจัยในการตัดสินใจเหมือนกันบางประการได้แก่ นโยบายของรัฐบาลไทยในการส่งเสริมการลงทุน การส่งเสริมการส่งออก รวมถึงนโยบายด้านภาษีอากรอื่นๆ ขนาดตลาดในประเทศไทยที่มีขนาดใหญ่ และปัจจัยเกี่ยวกับเสถียรภาพทางการเมืองและเศรษฐกิจในประเทศไทย สำหรับปัจจัยที่แตกต่างกันคือ กรณีของบรรษัทรถยนต์ข้ามชาติญี่ปุ่นส่วนใหญ่เป็นผลมาจากการสูงขึ้นของค่าเงินเยนและการขาดแคลนแรงงานในประเทศ ทำให้ต้องการออกมลงทุนนอกประเทศ ขณะที่กรณีของบรรษัทรถยนต์ข้ามชาติสหรัฐอเมริกา และบรรษัทรถยนต์ข้ามชาติยุโรปคือ

ความต้องการที่จะใช้ประเทศไทยเป็นฐานการส่งออกของภูมิภาคเอเชียให้กับตน เนื่องจากประเทศไทยมีอุตสาหกรรมสนับสนุนเกี่ยวข้องกับชิ้นส่วนรถยนต์อยู่เป็นจำนวนมาก (กัลยารัตน์ สถิตรุ่งพรชัย, 2546)

ในแง่ของผู้ประกอบการส่วนใหญ่ยังคงเห็นว่า การลงทุนจากต่างประเทศจะส่งผลดีต่อประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มธุรกิจที่มีการลงทุนร่วมกับต่างชาติ และธุรกิจที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ผู้ลงทุนส่วนใหญ่เห็นว่าจะเกิดผลกระทบในทางบวกที่สำคัญตามลำดับ ได้แก่ ความช่วยเหลือด้านปรับปรุงเทคนิคการตลาด การเพิ่มความชำนาญทางการตลาด และช่วยขยายตลาดภายในประเทศ ส่วนผลกระทบทางลบที่ผู้ประกอบการเห็นว่ารุนแรงตามลำดับได้แก่ ปัญหาราคาที่ดินแพงขึ้น การถูกแย่งใช้วัตถุดิบภายในประเทศ การขาดแคลนแรงงาน และการถูกแย่งตลาดภายในประเทศ ผู้ประกอบการธุรกิจไทยมองว่า ในระยะยาวแล้วหากธุรกิจไทยไม่มีการปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิตให้ดีขึ้น และยังไม่สามารถหาแหล่งวัตถุดิบในประเทศ ตลอดจนแหล่งรับซื้อสินค้าเพื่อแข่งขันกับธุรกิจต่างชาติได้ ในที่สุดแล้ว ธุรกิจไทยอาจจะต้องล้มเลิกกิจการไปหรือมีโอกาสที่จะถูกเบียดออกจากวงการธุรกิจโลกได้ (จุฑาทิพย์ เอี่ยมจิตเมตรา, 2532)

โดยสรุป ตลอดช่วงเวลา 40 กว่าปีที่ผ่านมา รัฐบาลไทยดำเนินนโยบายคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์มาตลอด ซึ่งทำให้โรงงานประกอบรถยนต์และโรงงานผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์จากประเทศญี่ปุ่นเข้าลงทุนในประเทศไทยเป็นจำนวนมาก โดยมีมูลเหตุจูงใจที่เข้ามาลงทุนนั้น อาจกล่าวได้ว่า มาจากขนาดของตลาดภายในประเทศไทยก่อนในช่วงแรก และเพื่อต้องการสร้างฐานการผลิตเพื่อการส่งออกในช่วงต่อมา และในปัจจุบันที่เป็นยุคโลกาภิวัตน์ (Globalization) การค้าระหว่างประเทศและการผลิตระหว่างประเทศได้เกิดขึ้นมากมาย การค้าชิ้นส่วนรถยนต์ระหว่างประเทศตามแนวคิดการแบ่งงานระหว่างประเทศ และการค้าระหว่างประเทศในอุตสาหกรรมเดียวกัน (Intra-Industry Trade) ก่อให้เกิดการเชื่อมโยงการค้าซึ่งกันและกัน ประเด็นที่ผู้ผลิตรถยนต์ข้ามชาติญี่ปุ่นใช้พิจารณาที่จะทำการจัดสรรให้ฐานการผลิตในแต่ละประเทศเพื่อนำมาค้าขายกันภายในภูมิภาคเดียวกันได้แก่ ขนาดความต้องการรถยนต์ในแต่ละประเทศ ต้นทุนการผลิตชิ้นส่วน ระดับราคาและต้นทุนโดยเปรียบเทียบในการผลิต ความพร้อมของวัตถุดิบและอุตสาหกรรมสนับสนุน การดำเนินนโยบายของรัฐบาล นอกจากนี้ พบว่าการลงทุนจากบริษัทข้ามชาติก่อให้เกิดผลดีต่อบริษัทข้ามชาติเองหลายประการ ในขณะเดียวกัน ประเทศที่ได้รับการลงทุนคือประเทศไทยซึ่งเป็นฐานการผลิตใหญ่ของชิ้นส่วนยานยนต์ก็ได้รับการพัฒนาด้านเทคโนโลยีให้มีความก้าวหน้ามากขึ้นด้วย การขยายการลงทุนในลักษณะเช่นนี้ จะก่อให้เกิด

“นโยบายมุ่งรวมของการค้าระหว่างประเทศ” ตามมา เพราะมีการค้าระหว่างหน่วยผลิตภายในบริษัทเดียวกัน (Intra-Firm Trade) โดยไม่เพียงแต่การขยายเครือข่ายความสัมพันธ์การผลิตเท่านั้น หากทว่าเครือข่ายความสัมพันธ์ดังกล่าว จะก่อให้เกิดเครือข่ายการค้าระหว่างประเทศมากขึ้นอีกด้วย ประกอบกับการที่ไทยเป็นหนึ่งในสมาชิกของ WTO ซึ่งต้องนำนโยบายของแกตต์ที่มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ปี 2543 โดยต้องยอมรับมาตรการที่เป็นข้อตกลงร่วมกัน ทำให้การบังคับใช้ขึ้นส่วนภายในประเทศไม่สามารถนำมาใช้ได้อีกต่อไป (พิสิษฐ์ เจริญศิริวัฒน์, 2544)

โดยภาพรวมแล้วบทบาทหลักของการพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตยนต์ในประเทศไทยขึ้นอยู่กับการลงทุนของผู้ประกอบการจากต่างประเทศ ผลตามมาที่ประเทศไทยได้รับจากการลงทุนไม่ว่าจะเป็นผลทางตรงเช่น ระดับการจ้างงาน ความเติบโตทางเศรษฐกิจ เป็นต้น และผลทางอ้อมคือ การพัฒนาไปยังอุตสาหกรรมต่อเนื่องโดยเฉพาะชิ้นส่วนยานยนต์ต่างๆ รวมถึงความพอใจของผู้บริโภคที่มีทางเลือกตามแบบและรุ่นรถที่มากขึ้น ในขณะเดียวกันนโยบายจากภาครัฐถือว่ามีส่วนอิทธิพลต่อการเติบโตต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์เป็นอย่างมาก ดังนั้น การกำหนดทิศทางความเป็นไปของอุตสาหกรรมเพื่อให้เกิดความสอดคล้องระหว่างรัฐกับภาคธุรกิจโดยคำนึงถึงประโยชน์ของประเทศเป็นหลักถือเป็นสิ่งที่ต้องร่วมมือกัน