

บทที่ 3

การเปลี่ยนแปลงยุทธศาสตร์ของบริษัทรถยนต์ญี่ปุ่นในอาเซียนหลังข้อตกลงพลาซ่า (ค.ศ. 1985)

ตั้งแต่ครึ่งหลังของทศวรรษที่ 1980 เป็นต้นมาได้มีการเปลี่ยนแปลงในสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศครั้งสำคัญหลายประการที่ส่งผลให้เกิดการโยกย้ายฐานการผลิตจากญี่ปุ่นมาสู่ประเทศอาเซียนอันเป็นกลยุทธ์หนึ่งที่สำคัญภายใต้การปรับยุทธศาสตร์ของญี่ปุ่นในระดับโลก ดังจะเห็นได้จากกระแสการลงทุนทางตรงของญี่ปุ่นที่เข้ามาสู่ประเทศอาเซียนในขนาดและลักษณะที่ต่างไปจากเดิม ซึ่งแนวทางดังกล่าวมีส่วนสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศในอาเซียนอย่างมาก รวมทั้งได้ก่อให้เกิดมิติใหม่ของความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศภายใต้รูปแบบเครือข่ายการผลิตของญี่ปุ่นในอาเซียนที่มีความซับซ้อนมากยิ่งขึ้น ดังนั้น การศึกษาในส่วนนี้จะเริ่มจากการพิจารณาการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ โดยเฉพาะการปรับค่าเงินเยนที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องอันเป็นผลมาจากข้อตกลงพลาซ่าในปี ค.ศ. 1985 รวมถึงความขัดแย้งทางการค้าระหว่างญี่ปุ่นกับประเทศคู่ค้าที่สำคัญ และการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศอุตสาหกรรมใหม่ในเอเชีย ทั้งนี้เพื่ออธิบายถึงสาเหตุที่มาของการลงทุนของญี่ปุ่นที่เพิ่มมากขึ้นในประเทศอาเซียนในภาพรวมก่อนที่จะพิจารณาถึงการปรับยุทธศาสตร์ของบริษัทญี่ปุ่นในการสร้างเครือข่ายการผลิตรถยนต์ภายในอาเซียน ภายใต้การริเริ่มความพยายามบูรณาการอุตสาหกรรมรถยนต์ในระดับภูมิภาคด้วยการมีส่วนร่วมอย่างสำคัญของบริษัทรถยนต์ญี่ปุ่นก่อนการบรรลุข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area-AFTA)

3.1 การเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ

ความสำเร็จของญี่ปุ่นในการสร้างความเจริญทางเศรษฐกิจทั้งในฐานะของผู้ส่งออกและผู้ลงทุนรายสำคัญของโลกในช่วงเวลาที่ผ่านมานั้น ไม่เพียงเกิดขึ้นจากการพัฒนาความสามารถภายในภาคเศรษฐกิจต่างๆของญี่ปุ่นเองเท่านั้น หากยังได้รับประโยชน์จากสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศที่เอื้ออำนวยทั้งในด้านของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและในด้านของช่องว่างตลาดในประเทศคู่ค้าที่สำคัญซึ่งเป็นโอกาสสำหรับสินค้าญี่ปุ่นอย่างมากโดยเฉพาะรถยนต์ในช่วงเวลาที่เศรษฐกิจโลกกำลังประสบภาวะตกต่ำจากผลของวิกฤตการณ์น้ำมันทั้งสองครั้ง อย่างไรก็ตาม ในช่วงกลางทศวรรษที่ 1980 นี้ได้มีการเปลี่ยนแปลงหลายประการที่ทำให้ความได้เปรียบต่างๆของญี่ปุ่นลดลง และส่งผลให้ธุรกิจของญี่ปุ่นต้องปรับตัวตอบรับต่อสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ซึ่งสามารถพิจารณาการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศที่เกิดขึ้นในช่วงเวลาดังกล่าวได้ ดังนี้

1) การขึ้นค่าเงินเยนภายหลังข้อตกลงพลาซ่า

หลังจากการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจของญี่ปุ่นหลังสงครามจนสามารถพัฒนาเศรษฐกิจให้ก้าวหน้ารวดเร็วจนขึ้นมาเป็นประเทศผู้ส่งออกรายใหญ่ซึ่งเกินดุลการค้ากับประเทศต่างๆเป็นจำนวนมาก

โดยเฉพาะกับสหรัฐฯ ซึ่งสภาที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจของสหรัฐฯ (The Council of Economic Advisers) เชื่อว่าเหตุผลเบื้องหลังความสามารถในการแข่งขันของญี่ปุ่นในครั้งแรกของทศวรรษที่ 1980 มาจากค่าเงินเยนที่ต่ำเกินจริง ส่วนการส่งออกของสหรัฐฯที่กำลังสูญเสียส่วนแบ่งตลาดเกิดขึ้นจากค่าเงินดอลลาร์ที่แข็งเกินไป จากปัญหาดังกล่าวได้มีการจัดตั้งกลุ่มทำงานระหว่างญี่ปุ่นกับสหรัฐฯ (Yen/Dollar Working Group) เพื่อประชุมปรึกษาหารือในเรื่องอัตราแลกเปลี่ยน จนนำไปสู่การประชุมประเทศอุตสาหกรรมชั้นนำห้าประเทศ (Group of Five) อันได้แก่ สหรัฐอเมริกา อังกฤษ ฝรั่งเศส เยอรมนี และญี่ปุ่น ในเดือนกันยายน ค.ศ. 1985 และจากการประชุมได้เกิดข้อตกลงพลาซ่าที่มีเป้าหมายเพื่อใช้มาตรการแทรกแซงระบบการเงินกำหนดอัตราแลกเปลี่ยนอันมีผลทำให้เงินเยนแข็งตัวขึ้น ซึ่งได้ส่งผลให้ค่าเงินเยนที่เคยอยู่ในระดับ 240 เยนต่อหนึ่งเหรียญสหรัฐฯ ในปี ค.ศ. 1985 ปรับค่าขึ้นเป็นประมาณ 125 เยนต่อหนึ่งเหรียญสหรัฐฯ ในปลายปี ค.ศ. 1987 ทำให้สินค้าญี่ปุ่นเสียเปรียบทางด้านราคาในตลาดต่างประเทศอย่างมากอันมีผลกระทบต่อปริมาณการส่งออกของประเทศ ดังนั้น เมื่อความสามารถในการแข่งขันของสินค้าญี่ปุ่นในต่างประเทศลดลงจึงเป็นสาเหตุที่ทำให้บริษัทญี่ปุ่นจำเป็นต้องย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศที่มีต้นทุนการผลิตต่ำกว่าและมีอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังคงไม่มีแนวโน้มที่จะแข็งตัวในอนาคตอันใกล้¹

2) ความขัดแย้งทางการค้ากับประเทศคู่ค้าที่สำคัญ

จากการที่โครงสร้างเศรษฐกิจญี่ปุ่นต้องอาศัยการค้าระหว่างประเทศเป็นหลักจึงทำให้มีการส่งออกไปยังตลาดต่างประเทศมากกว่าการมุ่งยังตลาดภายในเพียงอย่างเดียว ซึ่งการเกิดดุลการค้าของญี่ปุ่นกับประเทศคู่ค้ายิ่งส่งผลชัดเจนในช่วงต้นทศวรรษที่ 1980 เนื่องจากผลิตภาพในภาคอุตสาหกรรมการผลิตของญี่ปุ่นเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ยิ่งทำให้การเกิดดุลการค้าของญี่ปุ่นเพิ่มขึ้นอย่างมาก โดยเฉพาะกับสหรัฐฯอเมริกาที่เป็นตลาดส่งออกสำคัญของญี่ปุ่น ซึ่งผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการเกิดดุลการค้ากับประเทศต่างๆ อย่างมากของญี่ปุ่นที่มีทั้งกับสหรัฐฯ และประชาคมยุโรปนอกเหนือจากการปรับขึ้นค่าเงินเยนแล้ว การเกิดดุลการค้าของญี่ปุ่นยังส่งผลให้ประเทศคู่ค้าตั้งกำแพงภาษี กำหนดโควตาการนำเข้า และใช้มาตรการต่างๆ ที่เป็นอุปสรรคทางการค้าที่มีใช่ภาษีอื่นๆ (non-tariff barriers) ต่อดินค้าส่งออกของญี่ปุ่น ดังนั้น บริษัทญี่ปุ่นจึงได้เริ่มการลงทุนในประเทศที่เป็นแหล่งตลาดเหล่านั้นเพื่อส่งเสริมการเติบโต การจ้างงาน และดุลการค้าที่ดีขึ้น รวมทั้งเพื่อเอาชนะอุปสรรคทางการค้าต่างๆ นอกจากนี้ บางบริษัทได้ทำการลงทุนในประเทศกำลังพัฒนาโดยเฉพาะในอาเซียนเพื่อใช้ประโยชน์จากสิทธิพิเศษ GSP^{*} เพื่อช่วยลดอุปสรรคทางการค้าในการเข้าสู่ตลาดสหรัฐฯ และประชาคมยุโรปได้อีกทางหนึ่งด้วย

¹ Pasuk Pongpaichit, *The New Wave of Japanese Investment in ASEAN* (Singapore : Institute of Southeast Asian Studies, 1990), p.33.

* GSP (Generalized System of Preferences) เป็นสิทธิพิเศษที่ประเทศพัฒนาแล้วให้แก่สินค้าอุตสาหกรรมนำเข้าจากประเทศกำลังพัฒนาโดยมาตรการยกเว้นหรือลดภาษีนำเข้า เพื่อส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศกำลังพัฒนาทั้งหลาย

3) การเกิดขึ้นของประเทศอุตสาหกรรมใหม่ในเอเชีย

จากปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศอุตสาหกรรมใหม่ในเอเชียที่พัฒนาจากการประกอบชิ้นส่วนนำเข้าไปสู่กระบวนการผลิตที่ซับซ้อน ซึ่งมีการใช้เทคโนโลยีระดับสูงขึ้นและเน้นการผลิตเพื่อการส่งออกอย่างจริงจัง ได้ทำให้ความสามารถในการแข่งขันของประเทศเหล่านี้เพิ่มสูงขึ้น จนเมื่อเงินเยนแข็งค่าขึ้นอย่างมากหลังจากปี ค.ศ. 1985 ค่าเงินของเกาหลีและไต้หวันยังไม่ถูกปรับตามในทันทีจึงมีค่าต่ำกว่าเงินเยนและเงินสกุลยุโรป และได้ส่งผลให้ความสามารถในการแข่งขันในตลาดโลกสูงขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับญี่ปุ่น โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมที่ต้องอาศัยแรงงานที่มีทักษะและค่าจ้างยิ่งต่ำกว่าโดยเปรียบเทียบ ทั้งนี้จึงส่งผลให้อุตสาหกรรมที่สูญเสียความได้เปรียบของญี่ปุ่นย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศอุตสาหกรรมใหม่ในเอเชียในช่วงแรกหลังค่าเงินเยนแข็งตัว อย่างไรก็ตาม การลงทุนของญี่ปุ่นในประเทศอุตสาหกรรมใหม่ได้ลดลงหลังปี ค.ศ.1987 ในขณะที่การลงทุนยังประเทศอาเซียนและจีนกลับเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว (ตารางที่ 3-1) ทั้งนี้เนื่องมาจากประเทศอุตสาหกรรมใหม่เริ่มสูญเสียความได้เปรียบในฐานะฐานการผลิตหลังจากเผชิญความขัดแย้งทางการค้ากับสหรัฐฯ และได้มีการผลักดันให้ทำการปรับค่าเงินของประเทศเหล่านี้ รวมทั้งค่าจ้างแรงงานเริ่มเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็วอันเป็นผลมา

ตารางที่ 3 - 1 การลงทุนในต่างประเทศของญี่ปุ่นในอุตสาหกรรมการผลิต (ค.ศ.1951-1993)

| | ประเทศอุตสาหกรรมใหม่ อาเซียน (สี่ประเทศ) | | จีน |
|---------|--|-------|-----|
| 1951-84 | 3,314 | 2,027 | 41 |
| 1985 | 164 | 86 | 51 |
| 1986 | 322 | 90 | 38 |
| 1987 | 478 | 238 | 58 |
| 1988 | 365 | 439 | 116 |
| 1989 | 289 | 495 | 86 |
| 1990 | 154 | 467 | 113 |
| 1991 | 141 | 383 | 178 |
| 1992 | 101 | 256 | 381 |
| 1993 | 112 | 247 | 579 |

หมายเหตุ : ตัวเลขนี้แสดงจำนวนการลงทุนที่ได้ทำการจดทะเบียนในแต่ละปี

ที่มา : รายงานประจำปีของ International Finance Bureau, Ministry of Finance อ้างจาก Yuhei Ogawa, *Industrialization and Changes of Thai Society : the effect of Japanese Corporation on Thailand* (Fukuoka; Japan : Asian-Pacific Center, 1996), p.6.

จากการพัฒนาประชาธิปไตยในประเทศเกาหลีและ ไต้หวัน ประกอบกับเมื่อสหรัฐอเมริกาถอนสิทธิพิเศษ GSP จึงทำให้ประเทศอุตสาหกรรมใหม่เหล่านี้ไม่มีความได้เปรียบในการเป็นฐานการส่งออกไปยังตลาดสหรัฐฯ อีกต่อไป ซึ่งภายใต้สภาวะการณดังกล่าวนี้ได้ส่งผลให้บริษัทต่างชาติ โดยเฉพาะบริษัทญี่ปุ่นย้ายโรงงานการผลิตอีกครั้งจากประเทศอุตสาหกรรมใหม่ไปยังกลุ่มประเทศอาเซียนและจีน ในขณะที่บริษัทของประเทศอุตสาหกรรมใหม่บางรายได้เริ่มย้ายฐานการผลิตไปยังแหล่งที่ตั้งใหม่ที่มีความได้เปรียบมากกว่า เช่นเดียวกัน²

3.2 ผลกระทบต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจของญี่ปุ่น

ผลจากข้อตกลงพลาซ่าได้กดดันให้ญี่ปุ่นต้องปรับนโยบายเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจ โดยการเพิ่มการใช้จ่ายของรัฐบาล การส่งเสริมการลงทุนของภาคเอกชน และการกระตุ้นตลาดภายในประเทศ ซึ่งได้มีการตั้งกลุ่มที่ปรึกษาเรื่องการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจเพื่อความสะดวกคล่องระหว่างประเทศ (Advisory Group on Economic Structural Adjustment for International Harmony หรือ Maekawa Committee) เพื่อศึกษามาตรการด้านนโยบายเพื่อปรับเศรษฐกิจญี่ปุ่นให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจโลก ซึ่งได้ชี้ว่าการเกินดุลการค้าและความไม่เท่าเทียมในดุลบัญชีเดินสะพัดได้สร้างข้อจำกัดต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศของญี่ปุ่น ดังนั้นจึงควรลดภาพลักษณ์ของชาติพาณิชย์นิยม (Mercantilist) และวางแผนเพื่อลดช่องว่างการเกินดุลของญี่ปุ่น โดยการเปิดทางเข้าสู่ตลาดญี่ปุ่นให้กับผู้ส่งออกต่างชาติมากขึ้นและเปลี่ยนโครงสร้างที่มุ่งการส่งออกเป็นหลักให้หันมาสู่ตลาดภายในประเทศมากยิ่งขึ้น ทั้งด้วยการส่งเสริมการลงทุนของภาคเอกชนและการบริโภคของประชาชน รวมทั้งการทดแทนการส่งออกด้วยการลงทุนผลิตในต่างประเทศและการขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศอีกด้วย ซึ่งแม้ว่าแนวทางดังกล่าวจะเสนอการเปลี่ยนแปลงแนวทางและเป้าหมายทางเศรษฐกิจของญี่ปุ่นจากรูปแบบเดิมที่เคยเป็นมา แต่เมื่อญี่ปุ่นต้องเผชิญกับการกีดกันทางการค้าและการแข่งขันจากประเทศอุตสาหกรรมใหม่ที่จะมีผลต่อการส่งออกของญี่ปุ่นในอนาคตจึงได้ทำให้แนวทางตามแผนการนี้ได้รับการพิจารณาอย่างจริงจัง³

นอกจากนี้ การเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศดังกล่าวข้างต้นได้ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างเศรษฐกิจของญี่ปุ่นในหลายทาง อันก่อให้เกิดผลต่อเนื่องถึงบทบาทการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศของญี่ปุ่นที่ปรับเปลี่ยนจุดเน้นมาสู่เรื่องการลงทุนในต่างประเทศมากขึ้นอย่างชัดเจน ซึ่งสามารถพิจารณาได้ดังนี้

² Yuhei Ogawa, Industrialization and Changes of Thai Society : the Effect of Japanese Corporation on Thailand (Fukuoka; Japan : Asian-Pacific Center, 1996), p.5.

³ Dilip K. Das, The Yen Appreciation and the International Economy (London : Macmillan Press, 1993), pp.5-14.

1) ผลกระทบต่อการลงทุนทางตรงในต่างประเทศ

จากการที่เงินเยนมีค่าสูงขึ้นไปส่งผลกระทบต่อราคาโดยเปรียบเทียบของสินค้าส่งออกของญี่ปุ่น อันมีผลทำให้ความสามารถในการแข่งขันและปริมาณการส่งออกลดลง ประกอบกับตั้งแต่ทศวรรษที่ 1970 เป็นต้นมา ญี่ปุ่นมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในภาคที่เน้นการใช้ทุนและเทคโนโลยี เช่น อุปกรณ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ และอุปกรณ์การขนส่ง สืบเนื่องมาจากการเผชิญปัญหาในอุตสาหกรรมหนักที่เน้นการใช้ทุน ดังนั้น รัฐบาลและภาคเอกชนจึงหันมาเน้นการใช้ทรัพยากรมนุษย์ โดยเพิ่มการลงทุนด้านวิจัยและพัฒนา ทำให้ระดับเทคโนโลยีของญี่ปุ่นเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งเมื่อเกิดการเปลี่ยนแปลงในช่วงกลางทศวรรษที่ 1980 อันส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันระดับเดิมของญี่ปุ่น ภาคเอกชนจึงพร้อมในการปรับตัวขึ้นสู่ฐานะการผลิตที่อยู่ในระดับสูงขึ้น ซึ่งจากภาวะดังกล่าวนี้ทำให้บริษัทญี่ปุ่นได้ปรับตัวตอบสนองสถานการณ์ดังกล่าวด้วยการใช้ยุทธศาสตร์การผลิตระดับโลก (globalization strategy) โดยการแบ่งกระบวนการผลิตในอุตสาหกรรมที่สูญเสียความได้เปรียบออกเป็นกระบวนการย่อย และจัดสรรไปยังแหล่งผลิตประเทศต่างๆตามความได้เปรียบทางด้านต้นทุน ซึ่งภายใต้กระบวนการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมที่มีความซับซ้อนมากขึ้นนี้ บริษัทญี่ปุ่นต่างพยายามแสวงหาความได้เปรียบจากการแบ่งงานกันทำระหว่างประเทศตามความถนัด ซึ่งในอีกด้านหนึ่งยุทธศาสตร์ดังกล่าวนี้ยังได้ผลสะท้อนจากค่าเงินเยนที่แข็งตัวอันมีผลให้การขยายการลงทุนในต่างประเทศของญี่ปุ่นมีความได้เปรียบเหนือคู่แข่งอื่นๆ อีกประการหนึ่งด้วย

2) ผลกระทบต่อการค้าระหว่างประเทศ

จากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการผลิตและความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบได้ส่งผลกระทบถึงการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการค้าระหว่างประเทศของญี่ปุ่น โดยมีการส่งออกสินค้าที่ผลิตด้วยการใช้ทุนเข้มข้น เช่น เครื่องมือเครื่องจักรเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้มีสาเหตุเพราะญี่ปุ่นเน้นการผลิตเพื่อส่งออก แต่เกิดจากความต้องการนำเข้าสินค้าทุนจากประเทศต่างๆที่เพิ่มขึ้น ทำให้การส่งออกของญี่ปุ่นในภาคอุตสาหกรรมนี้ถูกกระทบจากการเพิ่มขึ้นของราคาไม่มากนัก รวมทั้งยังมีการส่งออกชิ้นส่วนสำคัญที่มีมูลค่าเพิ่มสูงไปยังบริษัทสาขาของญี่ปุ่นในต่างประเทศเพิ่มมากขึ้นอีกด้วย เช่น สารกึ่งตัวนำ (semiconductors) หน่วยประมวลผลกลาง (CPUs) และเครื่องยนตร์รถ นอกจากนี้ ในส่วนของการนำเข้าได้มีการเปลี่ยนแปลงเช่นกัน โดยญี่ปุ่นมีมูลค่าการนำเข้าเพิ่มมากขึ้นอย่างช้าๆ เนื่องจากน้ำมันซึ่งเป็นสินค้าที่ญี่ปุ่นนำเข้าในสัดส่วนสูงมีราคาตกลงในช่วงปี ค.ศ. 1988 รวมทั้งมีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการนำเข้าจากการนำเข้าวัตถุดิบและเชื้อเพลิงไปสู่การนำเข้าสินค้าอุตสาหกรรมมากขึ้น โดยสัดส่วนของสินค้าอุตสาหกรรมที่นำเข้าเพิ่มขึ้นจากประมาณร้อยละ 30 ในช่วงก่อนปี ค.ศ. 1985 มาเป็นร้อยละ 50 ในปี ค.ศ. 1988 ทั้งนี้สามารถพิจารณาได้ว่า การนำเข้าสินค้าอุตสาหกรรมมีราคาถูกลงมากเมื่อค่าเงินเยนแข็งตัว โดยเฉพาะมีการนำเข้าสินค้าอุตสาหกรรมจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 25.3 ในปี 1985 มา

เป็นร้อยละ 48 ในปี 1988⁴ นอกจากนี้ รูปแบบดังกล่าวยังสะท้อนให้เห็นถึงการนำเข้าสินค้าอุตสาหกรรมจากบริษัทสาขาของญี่ปุ่นในต่างประเทศ โดยมีการลงทุนทางตรงเป็นกลไกสำคัญที่ก่อให้เกิดการขยายตัวของการค้าภายในอุตสาหกรรม (intra-industry trade) ระหว่างบริษัทในประเทศแม่กับบริษัทที่ประกอบกิจการร่วมกันในต่างประเทศได้อย่างชัดเจน

3) ผลกระทบต่อรูปแบบการให้ความช่วยเหลือต่างประเทศ

โดยทั่วไปแล้ว การให้ความช่วยเหลือของญี่ปุ่นต่อประเทศต่างๆ มีเป้าหมายแตกต่างกันไปตามสภาพการณ์ เช่นเดียวกับความช่วยเหลือที่ญี่ปุ่นให้กับอาเซียน กล่าวคือ การให้ความช่วยเหลือของญี่ปุ่นต่ออาเซียนในช่วงแรกอยู่ในรูปแบบของการชดเชยค่าปฏิกรรมสงคราม ซึ่งมีเป้าหมายเพื่อเปิดทางกลับเข้าสู่ภูมิภาคดังกล่าวทั้งในด้านของการปรับความสัมพันธ์และในด้านของการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ ซึ่งในบางส่วนหนึ่งมีผลเอื้ออำนวยต่อการส่งออกสินค้าของญี่ปุ่นมายังอาเซียน แต่เมื่อญี่ปุ่นประสบกับวิกฤตการณ์น้ำมันในทศวรรษที่ 1970 ทำให้ญี่ปุ่นซึ่งมีความอ่อนไหวในด้านทรัพยากรโดยเฉพาะพลังงานได้เน้นการให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศที่มีทรัพยากรและตั้งอยู่ในเส้นทางขนส่งพลังงานจำนวนมาก ซึ่งอาเซียนเป็นกลุ่มประเทศผู้ได้รับความช่วยเหลือจากญี่ปุ่นรายสำคัญ ดังจะเห็นได้จากการให้เงินสนับสนุนการพัฒนาโครงการความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมแก่ประเทศอาเซียนในสมัยรัฐบาลฟูกุตะ อย่างไรก็ตาม เมื่อเกิดการเปลี่ยนแปลงขึ้นอีกครั้งที่ส่งผลกระทบต่อปรับตัวของทุกภาคในระบบเศรษฐกิจญี่ปุ่นในช่วงครึ่งหลังของทศวรรษที่ 1980 ที่ภาครัฐกิจเน้นการลงทุนเพื่อผลิตในแหล่งตลาดทดแทนการส่งออกจากญี่ปุ่น โดยเฉพาะการลงทุนในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาที่มีศักยภาพความได้เปรียบในการผลิตเพื่อส่งออกไปยังประเทศที่สามนั้น การให้ความช่วยเหลือของภาครัฐถือเป็นกลไกสำคัญที่ช่วยส่งเสริมการดำเนินงานของภาครัฐกิจเอกชน ดังจะเห็นได้จากการประกาศแผนการพัฒนาอุตสาหกรรมเอเชียครั้งใหม่ (New Asia Industrial Development Plan) ของนาย Hajime Tamura รัฐมนตรีกระทรวง MITI ในปี ค.ศ. 1987 ซึ่งเน้นการให้ความช่วยเหลือเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมการส่งออกของอาเซียนอันสอดคล้องกับความต้องการของทั้งภาคเอกชนญี่ปุ่นและยุทธศาสตร์การส่งออกของอาเซียน⁵

3.3 ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างญี่ปุ่นกับอาเซียนหลังข้อตกลงพลาซ่า : บทบาทของการลงทุนทางตรงจากญี่ปุ่น

โดยภาพรวมแล้ว การปรับตัวของบริษัทญี่ปุ่นต่อสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศในช่วงครึ่งหลังของทศวรรษที่ 1980 ที่เห็นได้อย่างชัดเจน คือ การใช้การลงทุนทางตรงจากต่าง

⁴ Isaya Shimizu, "Foreign Trade : Concern grows as trade surplus resumes upward path," in *Japan Economic Almanac 1989* (Tokyo : Japan Economic Journal, 1989), pp.19-21.

⁵ Lee Poh Ping, "ASEAN and the Japanese Roles in Southeast Asia," In Alison Broinowski (ed.), *ASEAN into the 1990s* (Hampshire : Macmillan Press, 1990), pp.168-170.

ประเทศเป็นกลไกสำคัญ ซึ่งตั้งแต่ปี ค.ศ.1985-1989 นั้นเพิ่มขึ้นถึง 6 เท่าเมื่อพิจารณาจากมูลค่าของเงินดอลลาร์สหรัฐ⁶ ซึ่งสามารถพิจารณาในประเด็นต่างๆได้ ดังนี้

1) ทิศทางการลงทุนในต่างประเทศของญี่ปุ่น

ในขณะที่กระแสการไหลออกของทุนญี่ปุ่นเพิ่มขึ้นอย่างมากในช่วงครึ่งหลังของทศวรรษที่ 1980 การลงทุนในกลุ่มประเทศอุตสาหกรรมในสองภูมิภาคหลัก คือ อเมริกาเหนือและยุโรป ยังคงมีส่วนสูงกว่าการลงทุนเอเชีย ซึ่งทิศทางการลงทุนนี้ส่วนหนึ่งแสดงให้เห็นถึงยุทธศาสตร์ที่บริษัทญี่ปุ่นนำการลงทุนในต่างประเทศมาใช้เพื่อก้าวเข้าไปยังแหล่งตลาดที่สำคัญในฐานะผู้ผลิตภายในภูมิภาค โดยมีแรงผลักดันหลักคือเพื่อหลีกเลี่ยงความขัดแย้งทางการค้าที่มีอยู่และที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต รวมถึงการคาดการณ์ถึงการเข้าสู่ตลาดของกลุ่มประเทศในประชาคมยุโรปเมื่อมีการรวมรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในระดับตลาดรวม (Single Market) ทั้งนี้โดยมีเป้าหมายที่ตลาดภายในประเทศหรือกลุ่มประเทศเจ้าบ้านเป็นหลัก ในขณะที่การลงทุนของญี่ปุ่นในเอเชียมีแรงผลักดันที่สำคัญ คือ การเปลี่ยนแปลงค่าเงินเยนและปัญหาการขาดแคลนแรงงานภายในประเทศ ซึ่งการลงทุนดังกล่าวมุ่งเน้นในอุตสาหกรรมส่งออก ทั้งเพื่อส่งออกกลับไปยังญี่ปุ่นเองและส่งไปยังตลาดในประเทศที่สามอีกด้วย อย่างไรก็ตาม การลงทุนในต่างประเทศของญี่ปุ่นหลังข้อตกลงพลาซ่าได้มีการเปลี่ยนแปลงในทิศทางที่สำคัญ คือ สัดส่วนการลงทุนของญี่ปุ่นในอเมริกาเหนือเริ่มลดลง ในขณะที่การลงทุนในเอเชียมีสัดส่วนสูงขึ้นโดยเปรียบเทียบ โดยเฉพาะในกลุ่มประเทศอาเซียน (ภาพที่ 3 – 1)

ในส่วนนี้สามารถพิจารณาได้ว่า บริษัทญี่ปุ่นกำลังเข้าไปดำเนินงานในสามภูมิภาคหลัก คือ อเมริกาเหนือ ยุโรป และเอเชีย ด้วยเป้าหมายทางยุทธศาสตร์ คือ⁷

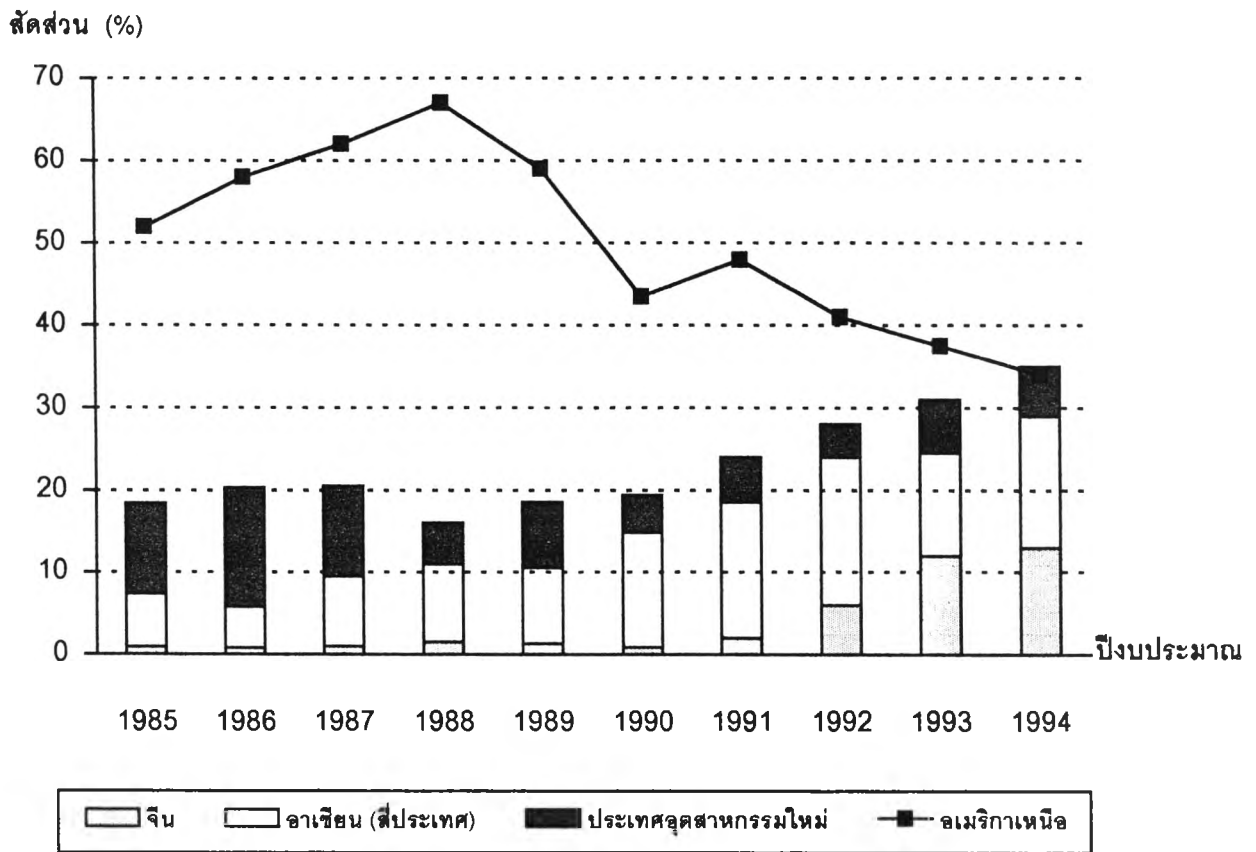
- 1) เพื่อสร้างความแน่นอนในการเข้าสู่ภูมิภาคที่เป็นแหล่งตลาดใหญ่ของโลก คือ อเมริกาเหนือและยุโรป รวมถึงภูมิภาคที่มีพลวัตของการเติบโตเช่นเอเชีย
- 2) เพื่อป้องกันภัยคุกคามจากการกีดกันทางการค้าต่อสินค้าส่งออกของญี่ปุ่นที่กำลังเป็นปัญหาสำคัญของภาคธุรกิจ
- 3) เพื่อสร้างความได้เปรียบของญี่ปุ่นในภูมิภาคทั้งสาม อันนำไปสู่การเพิ่มการค้าระหว่างฐานการผลิตในต่างประเทศกับตลาดอื่นๆ รวมทั้งการค้ากับญี่ปุ่นเอง เพื่อลดการเกินดุลการค้ากับประเทศคู่ค้าที่สำคัญ

โดยภาพรวมแล้ว บทบาทการลงทุนในต่างประเทศของญี่ปุ่นที่ให้ความสำคัญกับเขตเอเชียเพิ่มมากขึ้นในครั้งนี้ถือได้ว่ามีจุดเน้นสำคัญที่ภูมิภาคอาเซียนดังจะได้พิจารณาในสวนต่อไป

⁶ Organisation for Economic Co-operation and Development, OECD Economic Survey 1989/90 : Japan (Paris : OECD,1990), p.51.

⁷ United Nations, World Investment Report 1991 : The Triad in Foreign Direct Investment (New York : United Nations,1991), p.42.

ภาพที่ 3 - 1 การเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการลงทุนทางตรงของญี่ปุ่นจากอเมริกาเหนือมายังเอเชีย



ที่มา : Ministry of Finance, Japan. อ้างจาก Chi-Hung Kwan, "A New Wave of Foreign Direct Investment in Asia," in *Emerging Growth Pole : The Asian-Pacific Growth*, ed. Dilip K. Das (Singapore : Prentice Hall, 1992), p.165.

2) การเปลี่ยนแปลงนโยบายของประเทศอาเซียนที่เอื้อต่อการลงทุนจากต่างประเทศ

นอกเหนือจากการพิจารณาสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศและการปรับตัวของญี่ปุ่นแล้ว ในส่วนของการเข้ามาลงทุนของญี่ปุ่นในอาเซียนนั้นยังจำเป็นต้องพิจารณาในด้านการปรับยุทธศาสตร์ของภูมิภาคดังกล่าวประกอบกัน กล่าวคือ ในช่วงต้นทศวรรษที่ 1980 อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศอุตสาหกรรมตะวันตกลดลงจากการเผชิญกับวิกฤตการณ์น้ำมันครั้งที่สอง รวมทั้งประสบปัญหาการขาดดุลการค้าอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับเกิดปัญหาการว่างงานในประเทศรุนแรงขึ้น อันส่งผลให้มีการปรับนโยบายทางการเงินและการคลังเพื่อแก้ไขปัญหาเงินเฟ้อและดุลการค้า รวมถึงมีการนำระบบอัตราแลกเปลี่ยนลอยตัวมาใช้แทนอัตราแลกเปลี่ยนคงที่ ซึ่งส่งผลให้การค้าระหว่างประเทศลดลง และในเวลาเดียวกัน สินค้าปฐมภูมิที่มีปริมาณการเสนอขายมากเกินไปเกินความต้องการของตลาดได้ทำให้ราคาสินค้าขั้นปฐมภูมิในตลาดโลกตกต่ำลง ซึ่งส่งผลกระทบต่อประเทศอาเซียนที่มีสินค้าปฐมภูมิเป็นสินค้าหลักของการส่งออกอย่างมาก ทำให้อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจลดลงอย่างรวดเร็ว นอกจากนี้

ประเทศอาเซียนยังประสบภาวะขาดดุลการค้าเพิ่มสูงขึ้น ดังนั้น รายได้ของรัฐบาลที่ได้จากการนำเข้าและส่งออกจึงลดลงตามไปด้วย⁵

นอกจากนี้ ประเทศอาเซียนได้มีการกู้ยืมเงินจากต่างประเทศเพื่อจัดการกับการขาดดุลการค้าและการขาดดุลงบประมาณในช่วงทศวรรษที่ 1970 ซึ่งอัตราดอกเบี้ยต่ำ และในขณะเดียวกัน ภาคเอกชนของอาเซียนได้มีการกู้ยืมจากต่างประเทศทั้งเพื่อเพิ่มทุนและเพื่อชดเชยการขาดทุนเช่นเดียวกัน ภาวะดังกล่าวได้ส่งผลให้ประเทศอาเซียนมีหนี้ต่างประเทศสูงมากและได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงจากการขึ้นค่าเงินเยนในปี ค.ศ. 1985 เพราะทำให้หนี้ในส่วนที่เป็นเงินเยนเพิ่มขึ้นหลายเท่า ซึ่งผลจากความตกต่ำของราคาสินค้าขึ้นปฐุมและรายได้ที่ลดลงของรัฐบาล ประกอบกับภาระหนี้สินของทั้งภาครัฐและเอกชนที่เพิ่มขึ้นได้นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงในด้านเงินทุนของภาครัฐ จากการที่เคยใช้นโยบายพึ่งพาทุนจากภาครัฐเพื่อการพัฒนาซึ่งเริ่มไม่เพียงพอแล้ว ได้ทำให้ประเทศอาเซียนต้องหาแหล่งทุนใหม่ และภายใต้ภาวะดังกล่าวนี้ทำให้ทัศนะของรัฐบาลที่มีต่อทุนต่างชาติเปลี่ยนแปลงไป

ในทศวรรษที่ 1980 ประเทศอาเซียนมีการเปลี่ยนแปลงนโยบายที่มีต่อการลงทุนทางตรงจากต่างประเทศ โดยมีการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ (privatization) และการลดกฎเกณฑ์ต่างๆ (deregulation) เพื่อเชื้อต่อทุนต่างชาติและทุนของเอกชนในประเทศ ทั้งในด้านของการเปลี่ยนแปลงข้อจำกัดในสัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทต่างชาติในการร่วมทุน การปรับปรุงโครงสร้างทางการเงินที่เชื้อต่อการดำเนินงานในธุรกิจส่งออก และการให้สิทธิพิเศษทางด้านภาษี เป็นต้น ในการที่รัฐบาลประเทศอาเซียนส่งเสริมการไหลเข้ามาของการลงทุนจากต่างชาตินั้นมีสาเหตุมาจากการที่ทุนท้องถิ่นยังขาดเทคโนโลยีที่จำเป็นในการแข่งขันกับต่างประเทศและขาดช่องทางในการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศ ในขณะที่ทุนต่างชาติมีความพร้อมในเรื่องดังกล่าวอยู่แล้ว ซึ่งการดำเนินนโยบายที่เปิดรับต่อการลงทุนจากต่างประเทศในช่วงเวลาดังกล่าวนี้ถือได้ว่าเป็นการปรับทิศทางที่สอดคล้องกับความต้องการของบริษัทญี่ปุ่นที่กำลังมีการปรับยุทธศาสตร์เช่นกัน

3) การลงทุนของญี่ปุ่นในอาเซียนหลังข้อตกลงพลาซ่า

จากการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจดังกล่าวข้างต้น ได้เป็นแรงกระตุ้นสำคัญที่ทำให้เกิดกระแสการลงทุนทางตรงจากญี่ปุ่นจำนวนมากมายังอาเซียน โดยเฉพาะตั้งแต่ปี ค.ศ. 1988 เป็นต้นมา การลงทุนในภาคการผลิตในกลุ่มประเทศอาเซียนมีมูลค่าถึง 1,360 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งมากกว่าการลงทุนของญี่ปุ่นในกลุ่มประเทศอุตสาหกรรมใหม่ที่มีมูลค่า 776 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ รวมทั้งยังเป็นจุดเปลี่ยนหนึ่งที่สำคัญซึ่งชี้ให้เห็นถึงการปรับเลื่อนตำแหน่งของกลุ่มประเทศอุตสาหกรรมใหม่ภายในระบบการแบ่งงานกันทำระหว่างประเทศ กล่าวคือ กลุ่มประเทศอุตสาหกรรมใหม่ได้มีบทบาทมาก

⁵ Pasuk Pongpaichit, *The New Wave of Japanese Investment in ASEAN*, pp.82-95.

ขึ้นในการเข้ามาลงทุนในภูมิภาคอาเซียนเพื่อแก้ปัญหาค่าเงินและการสูญเสียความสามารถในฐานะฐานการผลิตเพื่อส่งออกเช่นเดียวกับญี่ปุ่น⁹ นอกเหนือจากการเปลี่ยนแปลงในด้านปริมาณการลงทุนที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างมากแล้ว ในด้านของลักษณะของโครงการที่เกิดขึ้นได้เปลี่ยนแปลงไปจากเดิมเช่นกัน ทั้งในด้านของลักษณะการลงทุน ปัจจัยที่ดึงดูดการลงทุน เป้าหมายของในการเข้ามาลงทุนยังอาเซียนของญี่ปุ่น รวมถึงบทบาทของธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมของญี่ปุ่นที่เป็นตัวแสดงสำคัญในกระบวนการนี้ ซึ่งสามารถพิจารณาได้ ดังนี้

ก) ลักษณะการลงทุน

การลงทุนของญี่ปุ่นในภูมิภาคอาเซียนมีขนาดและลักษณะแตกต่างกันในแต่ละประเทศตามความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ ทรัพยากร และขนาดตลาดของแต่ละประเทศ (ตารางที่ 3-2) กล่าวคือ จีนไต้หวันเซียเป็นประเทศที่ได้รับการลงทุนจากญี่ปุ่นมากที่สุดเนื่องจากเป็นตลาดที่มีขนาดใหญ่ และเป็นแหล่งทรัพยากรพลังงานที่ยังคงมีความสำคัญ ในส่วนของมาเลเซียนั้นเป็นแหล่งที่มีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ในบางอุตสาหกรรม โดยเฉพาะอุปกรณ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ที่มีความสามารถในการแข่งขันยังตลาดโลกสูง ในขณะที่การลงทุนในไทยส่วนใหญ่เน้นที่ตลาดภายในประเทศ เนื่องการเติบโตอย่างรวดเร็วของเศรษฐกิจไทยในช่วงเวลาดังกล่าวได้ทำให้ไทยเป็นตลาดที่น่าดึงดูด รวมทั้งสถานภาพทางด้านการงานยังคงมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ ยิ่งกว่านั้นยังมีการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรม เช่น เครื่อง

ตารางที่ 3-2 การกระจายการลงทุนทางตรงของญี่ปุ่นภายในภูมิภาคอาเซียน

| | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | การลงทุนสะสม | % |
|----------------|-------|-------|-------|-------|--------------|------|
| จีนไต้หวันเซีย | 631 | 1,105 | 1,193 | 1,676 | 14,409 | 41.3 |
| สิงคโปร์ | 1,902 | 840 | 613 | 670 | 7,838 | 22.4 |
| ไทย | 1,276 | 1,154 | 807 | 657 | 5,887 | 16.9 |
| มาเลเซีย | 673 | 725 | 880 | 704 | 4,815 | 13.8 |
| ฟิลิปปินส์ | 202 | 258 | 203 | 160 | 1,943 | 5.6 |
| รวม | 4,684 | 4,082 | 3,697 | 3,867 | 35,001 | 100 |

ที่มา : Ministry of Finance, Japan. อ้างจาก Lee Kwang-chul, "A Comparative Analysis of South Korean and Japanese Foreign Direct Investment in ASEAN," in *ASEAN and Korea : Emerging Issues in Trade and Investment Relations* (Singapore : Institute of Southeast Asian Studies, 1995), p.37.

⁹ Etsuro Ishigami, "Japanese-ASEAN Business Linkages : An Evaluation," in *Emerging Growth Pole : The Asian-Pacific Growth*, ed. Dilip K. Das (Singapore : Prentice Hall, 1992), p.330.

ใช้ไฟฟ้าไปยังประเทศพัฒนาแล้วเพิ่มขึ้นอีกด้วย ในส่วนของฟิลิปปินส์นั้นไม่ดึงดูดการลงทุนจากญี่ปุ่นเท่ากับประเทศอาเซียนอื่นๆ แม้ว่าฟิลิปปินส์ได้เสนอโอกาสในการลงทุนอย่างมากแต่เนื่องจากการขาดเสถียรภาพทางการเมือง รวมทั้งยังล้าหลังจากประเทศอื่นๆ ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นทางเศรษฐกิจจึงเป็นอุปสรรคต่อการลงทุน¹⁰ อย่างไรก็ตาม การลงทุนทางตรงของญี่ปุ่นในต่างประเทศเริ่มลดลงหลังจากปีค.ศ.1989 เนื่องจากได้ผ่านช่วงเวลาของการลงทุนในโครงการขนาดใหญ่ไปแล้ว ประกอบกับเกิดปัญหาทางด้านการเงินอันเป็นผลมาจากการพังทลายของสภาพเศรษฐกิจฟองสบู่ ซึ่งส่งผลกระทบต่อทุกภาคในระบบเศรษฐกิจญี่ปุ่นรวมทั้งการลงทุนในต่างประเทศด้วย

ข) แรงจูงใจที่มีผลต่อการลงทุนทางตรงของญี่ปุ่นในอาเซียน

จากการสำรวจโดยองค์การการค้าต่างประเทศของญี่ปุ่น (JETRO) ซึ่งว่าการรุกรมมายังตลาดในภูมิภาคเป็นตัวกระตุ้นหลักในการลงทุนยังอาเซียน ในขณะที่การจัดหาชิ้นส่วนและส่วนประกอบในท้องถิ่น (local procurement) เป็นเหตุจูงใจลงมาซึ่งเกี่ยวข้องกับ การเชื่อมต่อตลาดท้องถิ่นเช่นกัน สำหรับบริษัทญี่ปุ่นซึ่งหาความได้เปรียบจากแรงงานราคาถูกและการตอบรับของตลาดแรงงานที่เพียงพอเป็นแรงกระตุ้นหนึ่งที่ยังคงมีความสำคัญ เนื่องจากปัญหาการขาดแคลนแรงงานและค่าจ้างแรงงานที่เพิ่มสูงขึ้น

ตารางที่ 3-3 แรงจูงใจในการลงทุนของญี่ปุ่นในอาเซียน

| แรงจูงใจ | อินโดนีเซีย | มาเลเซีย | ฟิลิปปินส์ | ไทย | สิงคโปร์ | รวม | |
|-----------------------------|-------------|----------|------------|-----|----------|-------|-------|
| | | | | | | จำนวน | % |
| การจัดหาทรัพยากร | 14 | 13 | 2 | 17 | 6 | 52 | 6.6 |
| การรุกรมตลาดท้องถิ่น | 67 | 68 | 12 | 69 | 90 | 306 | 38.6 |
| การจัดหาชิ้นส่วนจากท้องถิ่น | 11 | 49 | 3 | 34 | 62 | 159 | 20.1 |
| ฐานการส่งออก (ชิ้นส่วน) | 7 | 27 | 0 | 9 | 10 | 53 | 6.7 |
| ฐานการส่งออก (สินค้าสำเร็จ) | 9 | 32 | 14 | 50 | 40 | 15 | 18.3 |
| อื่นๆ | 9 | 18 | 4 | 22 | 25 | 78 | 9.8. |
| จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม | 117 | 207 | 35 | 201 | 233 | 793 | 100.0 |

ที่มา : Japan External Trade Organization (JETRO), Survey on Japanese Firms in ASEAN (in Japanese) (Tokyo,1991) อ้างจาก Lee Kwang-chul, "A Comparative Analysis of South Korean and Japanese Foreign Direct Investment in ASEAN," in ASEAN and Korea : Emerging Issues in Trade and Investment Relations (Singapore : Institute of Southeast Asian Studies,1995),p.41.

¹⁰ Lee Kwang-chul, "A Comparative Analysis of South Korean and Japanese Foreign Direct Investment in ASEAN," in ASEAN and Korea : Emerging Issues in Trade and Investment Relations (Singapore : Institute of Southeast Asian Studies,1995),p.38.

ในญี่ปุ่นทำให้เป็นเหตุผลที่ทำให้บริษัทญี่ปุ่นเข้ามาลงทุนในอาเซียน ซึ่งชี้ให้เห็นว่าเศรษฐกิจญี่ปุ่นเป็นตัวกระตุ้นหนึ่งสำหรับการลงทุนในอาเซียนเช่นกัน

ค) เป้าหมายด้านตลาด

จากการสำรวจของ MITI พบว่า เป้าหมายของบริษัทญี่ปุ่นที่เข้ามาลงทุนในอาเซียนมีความแตกต่างกันตามประเภทอุตสาหกรรม (ตารางที่ 3-4) กล่าวคือ การลงทุนในภาคการผลิต เช่น สิ่งทอ เครื่องจักร อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ และอุปกรณ์การขนส่ง มีเป้าหมายเพื่อสนองตอบต่อตลาดภายในประเทศเจ้าบ้านเป็นหลัก ในขณะที่การลงทุนในด้านวัตถุดิบ เช่น น้ำมัน ถ่านหิน และไม้ มีเป้าหมายเพื่อส่งออกกลับไปญี่ปุ่น นอกจากนี้ การส่งออกไปยังตลาดในประเทศที่สามในหลายอุตสาหกรรมมีสัดส่วนค่อนข้างสูง โดยเฉพาะอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงการลงทุนเพื่อใช้อาเซียนเป็นฐานการผลิตเพื่อส่งออกในอุตสาหกรรมที่มีความได้เปรียบของภูมิภาค

ตารางที่ 3-4 เป้าหมายด้านตลาดของการลงทุนจากญี่ปุ่นในอาเซียน (สัดส่วนร้อยละ)

| | ตลาดอาเซียน | ส่งออกกลับญี่ปุ่น | ส่งออกไปประเทศที่สาม |
|---------------------------|-------------|-------------------|----------------------|
| ผลิตภัณฑ์อาหาร | 20.1 | 47.8 | 32.1 |
| เสื้อผ้าและเครื่องแต่งกาย | 62.8 | 7.0 | 30.2 |
| ไม้ | 0.0 | 100.0 | 0.0 |
| เคมีภัณฑ์ | 84.3 | 6.0 | 9.7 |
| โลหะ | 87.0 | 10.2 | 2.8 |
| อโลหะ | 61.7 | 27.6 | 10.7 |
| เครื่องจักรกล | 96.1 | 0.8 | 3.1 |
| อุปกรณ์ไฟฟ้า | 26.6 | 20.5 | 52.9 |
| อุปกรณ์การขนส่ง | 89.8 | 1.5 | 8.7 |
| เครื่องมือต่างๆ | 4.1 | 38.9 | 56.9 |
| น้ำมันและถ่านหิน | 0.0 | 100.0 | 0.0 |
| อื่นๆ | 75.1 | 12.4 | 12.4 |
| ภาคการผลิตรวม | 62.2 | 12.0 | 25.8 |

ที่มา : Ministry of International Trade and Industry, Japan, Survey on Overseas Business Activities of Japanese Firms(Tokyo : MITI,1992) อ้างจาก Lee Kwang-chul, "A Comparative Analysis of South Korean and Japanese Foreign Direct Investment in ASEAN," in ASEAN and Korea : Emerging Issues in Trade and Investment Relations.p.42.

ง) ยุทธศาสตร์การจัดการชิ้นส่วนการผลิต

จากการสำรวจการดำเนินกิจกรรมของภาคธุรกิจในต่างประเทศของกระทรวงการค้าและอุตสาหกรรมระหว่างประเทศของญี่ปุ่น ในปี ค.ศ.1992 พบว่า บริษัทญี่ปุ่นที่เข้ามาลงทุนในอาเซียนมีการจัดการชิ้นส่วนการผลิตจากในแหล่งผลิตเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะในภาคการผลิตที่ต้องอาศัยชิ้นส่วนและส่วนประกอบจำนวนมาก รวมทั้งมีการส่งออกไปยังประเทศที่สามเพิ่มมากขึ้นเช่นในอุตสาหกรรมรถยนต์ เป็นต้น (ตารางที่ 3-5) การที่บริษัทญี่ปุ่นมีการจัดการชิ้นส่วนและส่วนประกอบจากในอาเซียนในอัตราสูงนี้ ในส่วนหนึ่งมาจากการที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนของญี่ปุ่นจำนวนมากย้ายมายังตลาดในภูมิภาค รวมทั้งภาคเอกชนในอาเซียนได้มีการพัฒนาการผลิตเพื่อจัดการชิ้นส่วนและสินค้าชั้นกลางต่างๆ ให้กับผู้ผลิตรายใหญ่ ทั้งด้วยการเชื่อมโยงกับบริษัทญี่ปุ่นและด้วยการพัฒนาของตนเอง ซึ่งยุทธศาสตร์การจัดการชิ้นส่วนในภูมิภาคของญี่ปุ่นนี้สอดคล้องกับนโยบายของประเทศอาเซียนที่ต้องการส่งเสริมให้มีการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศในระดับที่สูงขึ้นอีกด้วย

ตารางที่ 3-5 แหล่งการจัดการของการลงทุนทางตรงของญี่ปุ่นในอาเซียน (สัดส่วนร้อยละ)

| | จากอาเซียน | จากญี่ปุ่น | จากประเทศที่สาม |
|---------------------------|------------|------------|-----------------|
| ผลิตภัณฑ์อาหาร | 97.5 | 1.7 | 0.7 |
| เสื้อผ้าและเครื่องแต่งกาย | 87.5 | 7.2 | 5.3 |
| ไม้ | 99.5 | 0.4 | 0.0 |
| เคมีภัณฑ์ | 68.6 | 27.8 | 3.6 |
| โลหะ | 72.4 | 24.1 | 3.5 |
| อโลหะ | 51.0 | 48.5 | 0.4 |
| เครื่องจักรกล | 34.0 | 63.1 | 2.4 |
| อุปกรณ์ไฟฟ้า | 29.0 | 64.1 | 6.9 |
| อุปกรณ์การขนส่ง | 46.7 | 48.0 | 5.4 |
| เครื่องมือต่างๆ | 41.1 | 58.4 | 0.5 |
| น้ำมันและถ่านหิน | 47.4 | 52.6 | 0.0 |
| อื่นๆ | 28.0 | 70.0 | 2.0 |
| ภาคการผลิตรวม | 42.8 | 52.6 | 4.6 |

ที่มา : Ministry of International Trade and Industry, Japan, Survey on Overseas Business Activities of Japanese Firms(Tokyo,1992) อ้างจาก Lee Kwang-chul, "A Comparative Analysis of South Korean and Japanese Foreign Direct Investment in ASEAN," in ASEAN and Korea : Emerging Issues in Trade and Investment Relations.p.43.

จ) บทบาทที่เพิ่มขึ้นของบริษัทขนาดกลางและเล็ก ของญี่ปุ่น

จากการที่บริษัทญี่ปุ่นในภาคการผลิตเข้ามาลงทุนในอาเซียนเพิ่มมากขึ้นได้ส่งผลให้ความต้องการใช้ชิ้นส่วนและส่วนประกอบภายในภูมิภาคมีเพิ่มขึ้น ในขณะที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนในภูมิภาคยังมีความสามารถไม่เพียงพอในการตอบสนองต่อความต้องการดังกล่าวได้ทั้งในด้านปริมาณและคุณภาพ ทำให้บริษัทขนาดกลางและขนาดย่อมของญี่ปุ่นเข้ามาเติมเต็มช่องว่างดังกล่าว ทั้งนี้เนื่องจากผู้ผลิตชิ้นส่วนมีความสัมพันธ์กับผู้ผลิตสินค้าขั้นสุดท้ายภายใต้ระบบการรับเหมาช่วงแบบญี่ปุ่นเป็นทุนเดิมอยู่แล้ว ประกอบกับผู้ผลิตชิ้นส่วนของญี่ปุ่นเองได้รับผลกระทบจากการแข็งตัวของค่าเงินเยนที่ส่งผลกระทบต่อราคาชิ้นส่วนที่ส่งออกทำให้ต้นทุนการผลิตสินค้าขั้นสุดท้ายสูงขึ้นมาก ทำให้ผู้ผลิตขั้นสุดท้ายต้องหันไปซื้อชิ้นส่วนให้ตามออกมาลงทุนในภูมิภาคที่เป็นเป้าหมายของการย้ายฐานการผลิต ดังนั้น การลงทุนของบริษัทขนาดกลางและขนาดเล็กของญี่ปุ่นจึงเกิดขึ้นอย่างมากในช่วงเวลาดังกล่าว ซึ่งจากการสำรวจของธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าของญี่ปุ่นในปี 1993 พบว่า การลงทุนของญี่ปุ่นในอาเซียนอยู่ในรูปของการร่วมทุน (joint venture) เป็นหลัก คือมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 58.5¹¹ ทั้งนี้เนื่องมาจากการลงทุนในลักษณะดังกล่าวเป็นรูปแบบที่เอื้อต่อการเข้าสู่ตลาดโดยง่าย ทั้งนี้เพราะผู้ลงทุนสามารถใช้ฐานการผลิตและเครือข่ายการจำหน่ายที่หุ้นส่วนในประเทศเจ้าบ้านมีอยู่ได้ และสามารถจัดสรรทรัพยากรทางธุรกิจอื่นๆ เช่น เทคโนโลยี และบุคลากรผู้เชี่ยวชาญที่ญี่ปุ่นมีความเหนือกว่าได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังเป็นการลดจำนวนเงินลงทุนและลดความเสี่ยงจากการลงทุนได้ในระดับหนึ่ง นอกจากนี้ การร่วมทุนของบริษัทญี่ปุ่นยังอาจทำให้มีโอกาสได้รับประโยชน์จากความเชื่อมโยงที่หุ้นส่วนในประเทศเจ้าบ้านมีต่อภาครัฐบาลของตนในอีกทางหนึ่งด้วย¹²

จากการพิจารณาการลงทุนของญี่ปุ่นในอาเซียนภายหลังข้อตกลงพลาซาสามารถพิจารณาได้ว่า ญี่ปุ่นกำลังดำเนินยุทธศาสตร์การสร้างเครือข่ายการผลิต ที่มีการจัดหาชิ้นส่วนและส่วนประกอบในกลุ่มประเทศอาเซียนโดยอาศัยการลงทุนทางตรงในต่างประเทศเป็นกลไกสำคัญในการร่วมมือกันกับบริษัทที่ดำเนินกิจการร่วมกันและโดยการสร้างความเชื่อมโยงทางการตลาดกับบริษัทต่างชาติ ในอีกทางหนึ่ง บริษัทญี่ปุ่นพยายามสร้างความมั่นใจในการจัดหาชิ้นส่วนในต่างประเทศที่มีต้นทุนต่ำโดยการใช้เครือข่ายของพวกเขาเอง ดังจะเห็นได้จากเครือข่ายที่เกิดขึ้นระหว่างประเทศอาเซียนในอุตสาหกรรมรถยนต์ซึ่งจะพิจารณาในส่วนต่อไป

บริษัทขนาดกลางและเล็ก (small and medium enterprises) ในที่นี้หมายถึง หมายถึง บริษัทที่ทำหน้าที่ผลิตและจัดหาสินค้าประเภทชิ้นส่วนอุตสาหกรรมเพื่อนำไปทำการประกอบเป็นสินค้าอื่นต่อไป

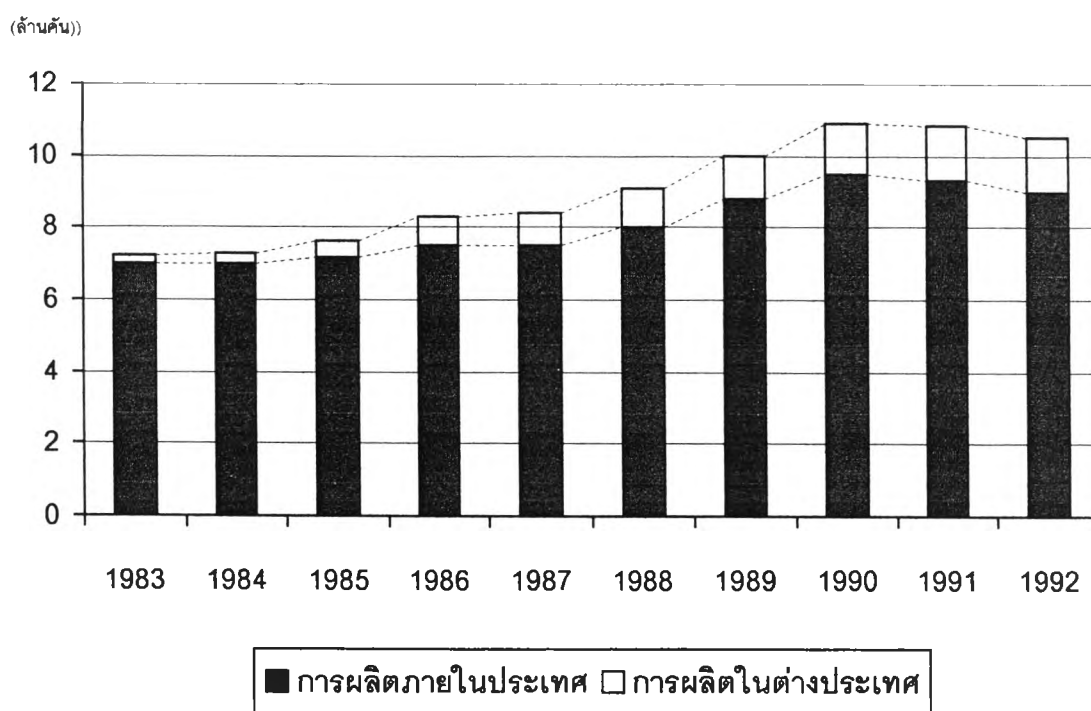
¹¹ Victor Argy and Leslie Stein, *The Japanese Economy*. p.229.

¹² Nobuo Kawabe, "Foreign Direct Investment by Japanese Manufacturing Companies in East Asia," In Hiroshi Itagaki (ed.), *The Japanese Production System : Hybrid factories in East Asia*. (Hampshire : Macmillan Business, 1997), pp.126-127.

3.4 การเปลี่ยนแปลงยุทธศาสตร์ของบริษัทรถยนต์ญี่ปุ่นในอาเซียน

จากการที่อุตสาหกรรมการส่งออกของญี่ปุ่นได้รับผลกระทบอย่างมากจากการขึ้นค่าเงินเยน และภาคธุรกิจของญี่ปุ่นพยายามแก้ปัญหาในหลายด้าน นอกเหนือจากการลดต้นทุนภายในแล้ว บริษัทญี่ปุ่นยังต้องการให้ผู้รับเหมาช่วงการผลิตลดต้นทุนขึ้นส่วนและส่วนประกอบซึ่งนำไปสู่การย้ายแหล่งผลิตของผู้ผลิตขึ้นส่วนตามบริษัทผู้ผลิตสินค้ารายใหญ่ไปยังประเทศที่มีความได้เปรียบ ซึ่งอุตสาหกรรมรถยนต์เป็นตัวอย่างของอุตสาหกรรมส่งออกที่เผชิญกับสภาวะดังกล่าว ทั้งนี้เนื่องจากผู้ผลิตรถยนต์ของญี่ปุ่นเริ่มใช้การผลิตในต่างประเทศเป็นทางเลือกเพื่อทดแทนการส่งออกที่ชะลอตัวลงหลังปี ค.ศ.1985 (ภาพที่ 3-2) นอกจากนี้ อุตสาหกรรมรถยนต์ยังเป็นภาคอุตสาหกรรมหนึ่งที่ทำให้เห็นถึงความก้าวหน้าของบริษัทญี่ปุ่นในการใช้ยุทธศาสตร์การผลิตระดับโลก ที่ก่อให้เกิดการแบ่งงานกันทำระหว่างประเทศอย่างชัดเจน ซึ่งในสวนนี้จะได้พิจารณาถึงเครือข่ายการผลิตของญี่ปุ่นในเอเชียที่เกิดขึ้นอย่างจริงจังจากการปรับตัวของผู้ผลิตรถยนต์และผู้ผลิตขึ้นส่วนของญี่ปุ่นในช่วงครึ่งหลังของทศวรรษที่ 1980 ภายหลังจากที่ได้มีการเร่งลงทุนเพื่อการผลิตในอเมริกาเหนือและยุโรปตั้งแต่ต้นทศวรรษที่ 1980 เมื่อเผชิญกับปัญหาความขัดแย้งทางการค้า

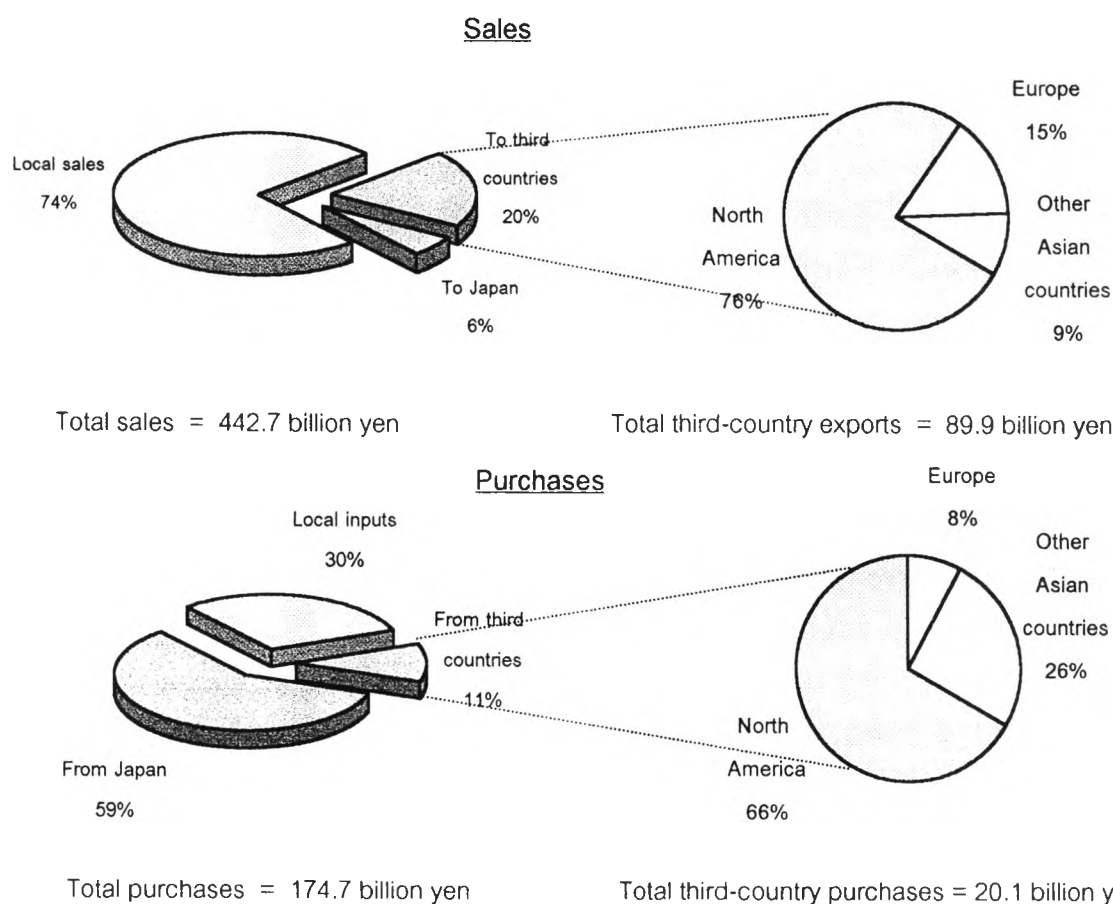
ภาพที่ 3-2 การเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการผลิตรถยนต์ของญี่ปุ่น (ค.ศ.1983-1992)



ที่มา : Japan Automobile Manufacturers Association, Inc., *Annual Bulletin on Automobile Statistics*
 อ้างจาก Nakamura Takafusa, *Lectures on Modern Japanese Economic History 1926-1994* (Tokyo : LTCB International Library Foundation, 1994), p.294.

โดยภาพรวมของยุทธศาสตร์เครือข่ายการผลิตรถยนต์ระดับภูมิภาคของญี่ปุ่นในเอเชียนั้น เกิดขึ้นเพื่อสนองเป้าหมายหลักสองประการ ซึ่งประการแรก คือ เพื่อรุกตลาดของประเทศเจ้าบ้านและตลาดภายในภูมิภาค จากการที่สินค้าส่งออกสำเร็จรูปของญี่ปุ่นเผชิญกับปัญหาความสามารถในการแข่งขันในตลาดต่างประเทศลดลงและยังเป็นทางเลือกที่สามารถตอบสนองต่อนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมของประเทศเจ้าบ้านในอีกทางหนึ่งด้วย ส่วนในประการที่สอง คือ เพื่อการส่งออกไปยังภูมิภาคอื่นที่มีเครือข่ายการผลิตของญี่ปุ่นเช่นเดียวกัน โดยเฉพาะในอเมริกาเหนือและยุโรป ทั้งนี้เพื่อส่งเสริมการดำเนินยุทธศาสตร์ระดับโลกด้วยการผลิตที่ใช้ชิ้นส่วนนำเข้าที่มีต้นทุนต่ำจากแหล่งผลิตที่มีความได้เปรียบสูงกว่าภายใต้เครือข่ายความสัมพันธ์ในบริษัทเดียวกัน ดังจะเห็นได้จากภาพที่ 3-3 ที่แสดงถึงแหล่งจัดหาและเป้าหมายการขายของบริษัทที่ประกอบกิจการร่วมกับญี่ปุ่นในเอเชียในอุตสาหกรรมรถยนต์ ซึ่งชี้ให้เห็นว่า

ภาพที่ 3-3 แหล่งจัดหาและเป้าหมายการขายของบริษัทที่ประกอบกิจการร่วมกับญี่ปุ่นในเอเชีย : อุตสาหกรรมรถยนต์, ค.ศ.1987 (พันล้านเยน)



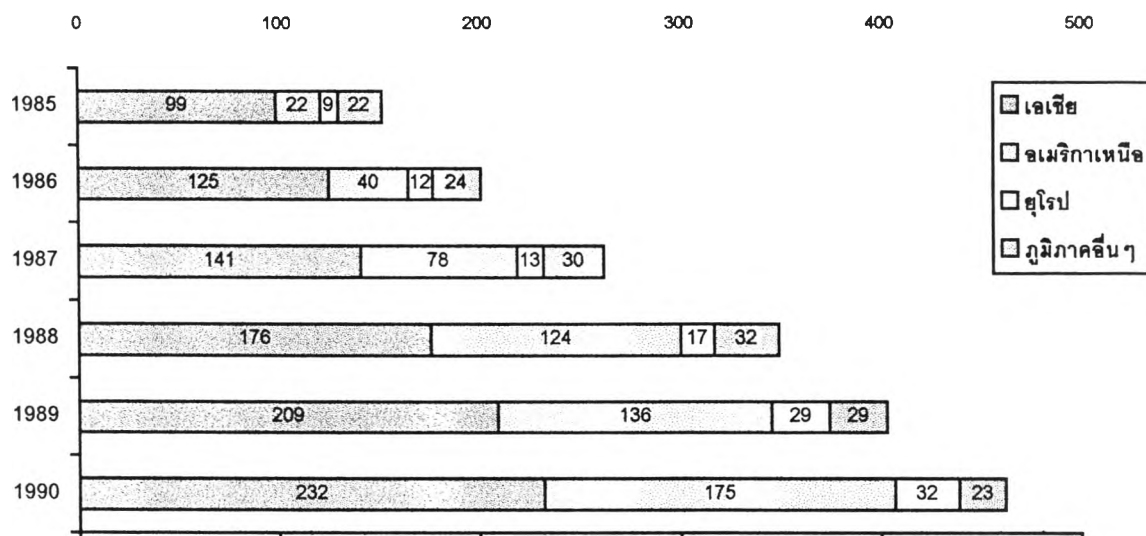
ที่มา : Ministry of International Trade and Industry (MITI), Dai-sankai Kaigai Jigyo Katsudo Kihon Dhosan Kaigai Toshi Tokei Soran (Tokyo, Keibun Shuppan, May 1989) อ้างจาก United Nations Centre on Transnational Corporations, World Investment Report 1991 : The Tnad in Foreign Direct Investment (New York : United Nations, 1991), p.50.

แหล่งตลาดของการผลิตส่วนใหญ่คือตลาดภายในประเทศเจ้าบ้าน (ร้อยละ 74) ประกอบกับการส่งออกไปยังประเทศที่สาม โดยมีอเมริกาเหนือเป็นแหล่งตลาดที่สำคัญ รวมทั้งยังมีการส่งออกกลับไปยังประเทศญี่ปุ่นอีกด้วย อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาในด้านของแหล่งจัดหาวัสดุและชิ้นส่วนการผลิตนั้นพบว่าอาศัยการนำเข้าจากญี่ปุ่นเป็นหลัก (ร้อยละ 59) แม้ว่าจะมีความพยายามส่งเสริมการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศแหล่งผลิตก็ตาม แต่ความสามารถทางการผลิต การพัฒนาด้านเทคโนโลยี เงินทุน และทักษะแรงงานยังคงเป็นปัญหาสำคัญที่ทำให้แหล่งผลิตในเอเชียยังไม่สามารถจัดหาชิ้นส่วนให้กับผู้ผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นได้ทั้งหมด โดยเฉพาะในชิ้นส่วนที่มีมูลค่าเพิ่มสูงที่ต้องใช้ทุนและเทคโนโลยีในการผลิตสูง

การขยายกิจกรรมทางเศรษฐกิจของบริษัทรถยนต์ญี่ปุ่นในต่างประเทศนั้น ไม่ได้เกิดขึ้นโดยลำพังในลักษณะของการลงทุนตั้งโรงงานผลิตในภูมิภาคต่างๆของโลก เพื่อประกอบชิ้นส่วนนำเข้าจากญี่ปุ่นเหมือนในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา หากแต่ยังมีเป้าหมายเพื่อสร้างระบบการผลิตที่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพโดยอาศัยระบบการจัดหาชิ้นส่วนการผลิตในแหล่งผลิตเป็นหลัก อย่างไรก็ตาม เป้าหมายดังกล่าวต้องประสบกับปัญหาในด้านระบบการจัดหาชิ้นส่วนและส่วนประกอบที่ไม่มีประสิทธิภาพตามความต้องการของผู้ผลิตญี่ปุ่น ซึ่งเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นทั้งในประเทศที่พัฒนาแล้วและประเทศกำลังพัฒนา ในขณะที่การแก้ปัญหาด้วยการนำเข้าชิ้นส่วนจากญี่ปุ่นไม่สามารถทำให้การผลิตของญี่ปุ่นมีความสามารถในการแข่งขันได้อีกต่อไปเนื่องจากจะทำให้ต้นทุนการผลิตสูงและส่งผลให้ราคาสินค้าสูงตามไปด้วย ดังนั้น ผู้ผลิตรถยนต์ของญี่ปุ่นจึงผลักดันให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ดำเนินงานร่วมกันในเครือข่าย keiretsu ขยายการลงทุนในต่างประเทศเพื่อให้มาทำการจัดหาชิ้นส่วนในลักษณะเดียวกับที่ดำเนินงานในญี่ปุ่น ซึ่งในขณะนี้สอดคล้องกับการปรับตัวของผู้ผลิตชิ้นส่วนของญี่ปุ่นเองที่เผชิญกับปัญหาค่าเงินเยนที่ทำให้กำไรในการดำเนินงานลดลงอย่างมาก ทั้งจากปริมาณการขายที่ลดลงโดยเปรียบเทียบและจากการกดดันให้ลดราคาของผู้ผลิตรถยนต์ ดังนั้นการย้ายตามผู้ผลิตรถยนต์ไปดำเนินการจัดหาในต่างประเทศจึงเป็นแนวทางสำคัญที่จะแก้ไขปัญหในระยะยาว เนื่องจากผู้ผลิตรถยนต์ได้มีการดำเนินงานในต่างประเทศอย่างจริงจังตั้งแต่ต้นทศวรรษที่ 1980 และพยายามส่งเสริมการผลิตโดยอาศัยชิ้นส่วนจากแหล่งผลิตมากขึ้น โดยเฉพาะชิ้นส่วนและส่วนประกอบในขั้นที่สองและขั้นที่สาม ดังนั้น การดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ญี่ปุ่นในต่างประเทศจึงเพิ่มขึ้นอย่างมากตั้งแต่ช่วงครึ่งหลังของทศวรรษที่ 1980 โดยเฉพาะในเอเชียและอเมริกาเหนือ (ภาพที่ 3-4) ซึ่งในส่วนนี้ได้ก่อให้เกิดเครือข่ายการผลิตแบบ cluster ตามแนวคิดในเรื่องเครือข่ายการผลิต (network of production) ของ Hatch และ Yamamura¹³ ซึ่งเป็นรูปแบบที่บริษัทแม่ซึ่งย้ายฐานการผลิตไปยังต่างประเทศได้มีการดึงกลุ่มผู้รับเหมาช่วงการผลิตชิ้นส่วนให้ย้ายฐานมาผลิตชิ้นส่วนในประเทศเดียวกัน รวมทั้งยังมีการสร้างความสัมพันธ์ใหม่กับบริษัทผลิตชิ้นส่วนที่อยู่ในประเทศนั้นอีกด้วย

¹³ Walter Hatch and Kozo Yamamura, *Asia in Japan's Embrace : Building a Regional Production Alliance*. pp.23-25.

ภาพที่ 3-4 จำนวนการดำเนินงานผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในต่างประเทศของญี่ปุ่น (จำนวนบริษัท)



ที่มา : Japan Auto Parts Industries Association อ้างจาก Nikko Research Center, *Analysis of Japanese Industries for Investors 1992* (Tokyo : Nikko Research Center, 1992), p.66.

จากความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากการดำเนินยุทธศาสตร์ของญี่ปุ่นในเอเชียสามารถพิจารณาได้ว่าก่อให้เกิดความเชื่อมโยงที่สำคัญระหว่างการค้าระหว่างประเทศกับลงทุนระหว่างประเทศ กล่าวคือ ทั้งการลงทุนในภาคการผลิตและการค้าระหว่างประเทศต่างเป็นรูปแบบของความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจที่จะนำสินค้าไปสู่ตลาดต่างประเทศ ซึ่งการลงทุนทางตรงในต่างประเทศเป็นแนวทางที่เกิดขึ้นเพื่อตอบรับต่อปัญหาทางการค้าระหว่างประเทศ โดยสร้างการผลิตในต่างประเทศเพื่อเติมเต็มช่องว่างของตลาดส่งออกที่เผชิญกับอุปสรรคทางการค้า นอกเหนือจากผลในด้านการทดแทนการส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศแล้ว การลงทุนทางตรงในต่างประเทศยังเกิดขึ้นเพื่อใช้ประโยชน์จากความได้เปรียบของสภาพเงื่อนไขการผลิตในประเทศเจ้าบ้าน ทั้งในแง่ของการเป็นเจ้าของปัจจัยการผลิตต้นทุนต่ำและโอกาสในการได้รับสิทธิพิเศษทางการค้าในตลาดต่างประเทศ ดังนั้นการลงทุนผลิตในต่างประเทศจึงมีการส่งออกกลับไปยังประเทศผู้ลงทุนเองหรือประเทศที่สามโดยอาศัยเครือข่ายการลงทุนที่มีบูรณาการในแนวตั้ง (vertical integration) ในอุตสาหกรรม อันก่อให้เกิดการค้าการแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนและสินค้าประกอบสำเร็จระหว่างประเทศ ซึ่งมีเป้าหมายต่อเนื่องถึงการพัฒนากิจการภายในเครือข่ายของบริษัทข้ามชาติในแหล่งผลิตที่มีความได้เปรียบจนสามารถผลิตสินค้าที่มีความสามารถในการแข่งขันเพื่อส่งออกไปยังตลาดประเทศที่สามได้ ในส่วนนี้ถือได้ว่ามีความสำคัญต่อประเทศกำลังพัฒนาเช่นอาเซียนอย่างมาก เนื่องจากการลงทุนทางตรงในต่างประเทศในลักษณะดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งที่จะกระตุ้นให้เกิดผลบวกต่ออุตสาหกรรมของประเทศ นอกจากนี้ยังชี้ให้เห็นถึงการขยายขอบเขตของกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ส่งผลกระทบต่อเนื่องนอกเหนือไปจากการค้าและการลงทุนระหว่างกันอย่างใกล้ชิดของประเทศผู้ลงทุนกับประเทศเจ้าบ้าน

นอกเหนือจากความสัมพันธ์ด้านการผลิตแล้ว การดำเนินยุทธศาสตร์เศรษฐกิจของญี่ปุ่นในเอเชียยังชี้ให้เห็นถึงความสำคัญของตลาดในระดับภูมิภาคอีกด้วย กล่าวคือ เป้าหมายการขยายในแหล่งผลิตที่เกิดขึ้นแสดงว่าตลาดเอเชียเป็นส่วนหนึ่งที่สำคัญต่อการพิจารณาการลงทุน ซึ่งในสวนนี้มีความสอดคล้องกับนโยบายของประเทศเจ้าบ้านอย่างมาก เนื่องจากการปรับสภาพเงื่อนไขที่เอื้อต่อการค้าและการลงทุนของภาคธุรกิจเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้การดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจมีความได้เปรียบ จึงเป็นสิ่งที่ประเทศผู้ลงทุนพิจารณาทั้งในระดับประเทศและระดับภูมิภาค ซึ่งเห็นได้จากการปรับนโยบายที่สัมพันธ์กับอุตสาหกรรมรถยนต์ในอาเซียนที่จะพิจารณาในส่วนต่อไป

1) ปัญหาของอุตสาหกรรมรถยนต์อาเซียน

อุตสาหกรรมรถยนต์อาเซียนมีการพัฒนามาตั้งแต่ทศวรรษที่ 1960 และจำนวนการผลิตในอุตสาหกรรมดังกล่าวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ในภาพรวมของอุตสาหกรรมแล้วยังคงมีปัญหการแบ่งแยกทางการผลิต เนื่องจากนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมของแต่ละประเทศมุ่งที่ตลาดภายในเป็นหลักจึงทำให้ตลาดภายในภูมิภาคแยกจากกัน อันส่งผลให้ผู้ผลิตรถยนต์ไม่สามารถบรรลุการประหยัดจากขนาดผลิต ซึ่งปัญหาดังกล่าวถือได้ว่าเป็นผลสืบเนื่องมาจากการใช้ยุทธศาสตร์ทดแทนการนำเข้า ที่ทั้งไทย มาเลเซีย อินโดนีเซียและฟิลิปปินส์ ได้มุ่งดำเนินการมาตั้งแต่ช่วงแรกของการพัฒนาอุตสาหกรรม ทั้งการใช้มาตรการด้านภาษี กฎเกณฑ์การบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ รวมทั้งมาตรการปกป้องคุ้มครองอุตสาหกรรมที่เน้นเป้าหมายเฉพาะของแต่ละประเทศเอง

นอกเหนือจากปัญหการแบ่งแยกทางการผลิตในระดับภูมิภาคแล้ว ปัญหาดังกล่าวยังเกิดขึ้นในระดับประเทศอีกด้วย กล่าวคือ ในแต่ละประเทศประกอบด้วยผู้ผลิตรถยนต์หลายราย และมีผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์เพื่อใช้ในการประกอบ (original equipment manufacturer) จำนวนมากที่มีการแข่งขันกัน รวมถึงยังมีการแบ่งแยกในประเภทรถยนต์และแบบการผลิต ซึ่งทำให้ความสามารถในการผลิตที่มีความได้เปรียบจากการประหยัดจากขนาดลดลง ดังนั้น การแบ่งแยกทางการผลิตและขนาดของตลาดที่เล็กโดยเปรียบเทียบนี้ทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์อาเซียนยังไม่สามารถไปสู่การพัฒนาในระดับการผลิตขนาดใหญ่ (mass production) ซึ่งถือได้ว่าเป็นปัญหาสำคัญในการพัฒนาขีดความสามารถทางด้านอุตสาหกรรมในสภาพแวดล้อมของการแข่งขันระหว่างประเทศที่เข้มข้นขึ้นในปัจจุบัน ซึ่งไม่เพียงเกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมรถยนต์เท่านั้น หากยังส่งผลกระทบต่อเนื่องถึงอุตสาหกรรมสนับสนุน (supporting industries) ในแต่ละประเทศอีกด้วย

อย่างไรก็ตาม ทั้งภาครัฐของแต่ละประเทศในอาเซียนและบริษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ต่างชาติต่างตระหนักถึงข้อจำกัดดังกล่าวในการเข้ามาดำเนินการยังอาเซียน โดยเฉพาะบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ของญี่ปุ่นซึ่งมีจำนวนผู้ผลิตมากมายที่แข่งขันกันให้อุตสาหกรรมและได้เข้ามาดำเนินงานในอาเซียนมาตั้งแต่

ช่วงแรกของการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของภูมิภาคนี้ ซึ่งจากการพิจารณาปัญหาดังกล่าวจึงได้เกิดการริเริ่มจากภาครัฐในกลุ่มอาเซียนที่จะร่วมมือกันในด้านอุตสาหกรรมในหลายรูปแบบเพื่อแก้ปัญหาความแบ่งแยกของตลาดและร่วมมือพัฒนาความสามารถทางด้านอุตสาหกรรมตามความถนัดของแต่ละประเทศ ซึ่งจะได้พิจารณาในส่วนต่อไป

2) ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอุตสาหกรรมในอาเซียน

จากเป้าหมายของการก่อตั้งสมาคมอาเซียนในปฏิญญากรุงเทพ (ค.ศ.1967)¹⁴ ซึ่งได้ระบุถึงเป้าหมายในการเร่งรัดความเจริญทางเศรษฐกิจในภูมิภาค การร่วมมือและช่วยเหลือซึ่งกันและกันอย่างจริงจังในเรื่องที่เป็นประโยชน์ร่วมกันทางเศรษฐกิจ รวมถึงการร่วมมือกันอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อให้เกิดประโยชน์ยิ่งขึ้นในด้านการลงทุนและการขยายการค้านั้น ได้เกิดผลเป็นความร่วมมือทางเศรษฐกิจอย่างเป็นรูปธรรมภายหลังจากการประชุมสุดยอดอาเซียนครั้งที่บาห์ลี ประเทศอินโดนีเซีย ค.ศ.1976 ซึ่งผู้นำประเทศสมาชิกอาเซียนได้ลงนามในปฏิญญาสมานฉันท์แห่งอาเซียน (The Declaration of ASEAN Concord) ที่มีสาระสำคัญเกี่ยวกับการกระตุ้นและเร่งรัดความร่วมมือทางเศรษฐกิจ และความร่วมมือเพื่อช่วยเหลือซึ่งกันและกัน โดยกำหนดยุทธศาสตร์ของความร่วมมือดังกล่าวไว้ใน 4 ประเด็น ดังนี้¹⁵

ประเด็นแรก ในเรื่องความร่วมมือด้านสินค้าพื้นฐาน ซึ่งได้แก่ อาหารและพลังงาน โดยประเทศสมาชิกตกลงที่จะให้ความช่วยเหลือซึ่งกันและกันในกรณีที่เกิดภาวะวิกฤติ โดยประเทศสมาชิกผู้ผลิตจะต้องให้สิทธิซื้อสินค้ากับประเทศสมาชิกด้วยกันเป็นอันดับแรก

ประเด็นที่สอง ในเรื่องความร่วมมือด้านอุตสาหกรรม กล่าวคือ ที่ประชุมตกลงที่จะให้มีการจัดสร้างโครงการอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ภายในภูมิภาคร่วมกัน เพื่อตอบสนองต่อความจำเป็นและความต้องการพื้นฐานในภูมิภาค และเพื่อให้เกิดความชำนาญเฉพาะอย่างและการใช้ทรัพยากรในภูมิภาคให้เกิดประโยชน์สูงสุด

ประเด็นที่สาม ในเรื่องความร่วมมือด้านการค้า ซึ่งมีเป้าหมายเพื่อให้มีการค้าเสรีระหว่างกัน โดยเฉพาะได้มีการตกลงที่จะให้ขยายการค้าภายในอาเซียนด้วยข้อตกลงว่าด้วยการให้สิทธิพิเศษทางการค้าของอาเซียน (ASEAN Preferential Trading Agreement : ASEAN PTA) นอกจากนี้ยังมีความพยายามที่จะร่วมมือกันแสวงหาตลาดการค้าภายนอกภูมิภาคให้มากขึ้นอีกด้วย

ประเด็นสุดท้าย ในเรื่องความร่วมมือกันแก้ไขปัญหาสินค้าโภคภัณฑ์ระหว่างประเทศโดยการสร้างอำนาจต่อรองในเวทีต่างประเทศร่วมกัน

¹⁴ ASEAN Secretariat, "Basic Document : The ASEAN Declaration (Bangkok Declaration)" [cited 12 December 1999] Available from : <http://www.aseansec.org> ; INTERNET.

¹⁵ พิษณุ สุวรรณชฎ, สามทศวรรษอาเซียน (กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย, 2540), หน้า 162-163.

ความก้าวหน้าของโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจของอาเซียนที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่อยู่ในรูปแบบของความร่วมมือทางด้านอุตสาหกรรม ทั้งโครงการอุตสาหกรรมอาเซียน โครงการแบ่งผลิตทางด้านอุตสาหกรรมของอาเซียน โครงการร่วมลงทุนทางด้านอุตสาหกรรมของอาเซียน และโครงการแบ่งผลิตชิ้นส่วนในอุตสาหกรรมรถยนต์ภายใต้ชื่อเดียวกัน ซึ่งสามารถพิจารณาได้ ดังนี้

โครงการอุตสาหกรรมอาเซียน (ASEAN Industrial Project : AIP)

โครงการอุตสาหกรรมอาเซียน (AIP) เป็นความร่วมมือระหว่างประเทศที่มีวัตถุประสงค์ให้สร้างการร่วมลงทุนระหว่างห้าประเทศสมาชิกอาเซียนในปี ค.ศ.1976 เพื่อที่จะให้มีโครงการอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ตั้งอยู่ในประเทศสมาชิกอย่างน้อยที่สุดประเทศละ 1 โครงการ โดยประเทศสมาชิกจะมีการเข้าร่วมลงทุนและสัญญาจะรับซื้อผลิตภัณฑ์จากโครงการของกันและกัน รวมทั้งมีการให้สิทธิพิเศษด้านภาษีอย่างน้อยร้อยละ 50¹⁶ ซึ่งกำหนดให้ประเทศที่เป็นแหล่งที่ตั้งของโครงการถือหุ้นร้อยละ 60 (โดยมีสัดส่วนการถือหุ้นของภาครัฐบาล 1 ใน 3) ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 40 ให้ประเทศสมาชิกอื่นๆถือหุ้นร่วมกัน นอกจากนี้ ผลผลิตจากโครงการให้จำหน่ายแก่ประเทศสมาชิกในราคาต่ำกว่าราคาตลาดโลก แต่ต้องไม่ทำให้โครงการขาดทุน ทั้งนี้เพื่อเป็นการช่วยเหลือซึ่งกันและกันภายในกลุ่มประเทศอาเซียน และผลิตที่เหลือให้จำหน่ายแก่ประเทศต่างๆตามราคาตลาดโลก โดยมีเงื่อนไขว่าโครงการอุตสาหกรรมอาเซียนที่เกิดขึ้นควรเป็นโครงการใหม่ที่ไม่เคยปรากฏมาก่อนในประเทศเจ้าของโครงการ หรือหาเป็นโครงการที่ซ้ำซ้อน ประเทศเจ้าของโครงการย่อมมีพันธกรณีที่จะไม่ขยายขีดความสามารถของโครงการเพื่อแข่งขันกับโครงการส่วนรวมของอาเซียน ซึ่งโครงการอุตสาหกรรมอาเซียนที่เกิดขึ้นประกอบด้วย

- โครงการผลิตปุ๋ยยูเรียของอินโดนีเซียและมาเลเซีย (ประเทศละโครงการ)
- โครงการผลิตเครื่องยนต์ดีเซลของสิงคโปร์
- โครงการผลิตฟอสเฟตของฟิลิปปินส์
- โครงการผลิตเกลือหินและโซดาแอชของไทย

อย่างไรก็ตาม ความสำเร็จของการดำเนินงานตามโครงการดังกล่าวเป็นไปอย่างจำกัด ทั้งนี้เนื่องจากใช้เวลานานยาวนาน ต้องการเงินทุนสูง เกิดข้อจำกัดภายในแต่ละประเทศและประสบปัญหาความไม่คุ้มค่าเชิงพาณิชย์ รวมถึงเกิดการผลิตซ้ำซ้อนกับรายการสินค้าที่มีการตกลงกันก่อนหน้านี้ นอกจากนี้ ความล้มเหลวของโครงการยังสามารถพิจารณาได้ว่าเกิดจากการไม่สอดคล้องกันระหว่างการริเริ่มของภาครัฐกับความการดำเนินงานของภาคธุรกิจเอกชนอีกด้วย¹⁷

¹⁶ กองการต่างประเทศ, สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, เขตการลงทุนอาเซียน (ม.ป.ป., ม.ป.ท.), หน้า 4.

¹⁷ พิษณุ สุวรรณชฎ, สามทศวรรษอาเซียน, หน้า 164-166.

โครงการแบ่งผลิตทางด้านอุตสาหกรรมของอาเซียน

ประเทศอาเซียนได้ร่วมลงนามในความตกลงพื้นฐานว่าด้วยการแบ่งผลิตด้านอุตสาหกรรมของอาเซียน (ASEAN Industrial Complementation : AIC) ในปี ค.ศ.1981 ซึ่งกำหนดให้หอการค้าและอุตสาหกรรมอาเซียน (ASEAN Chamber of Commerce and Industry : ASEAN CCI) ร่วมกับภาครัฐพิจารณารายการสินค้าและอุตสาหกรรมที่จะนำเข้าสู่โครงการ อันมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้เกิดโครงสร้างภาคอุตสาหกรรมที่เอื้อต่อการผลิตตามความถนัดของแต่ละประเทศ(specialization) และเพื่อป้องกันการแข่งขันกันเองภายในภูมิภาค โดยมีข้อตกลงระหว่างกัน คือ

- ประเทศสมาชิกที่เข้าร่วมโครงการจะได้รับสิทธิพิเศษในการลดภาษีขาเข้าร้อยละ 50 จากอัตราปกติของแต่ละประเทศกำหนด และประเทศอื่นที่มีผลิตภัณฑ์ซึ่งมีประเทศสมาชิกทำการผลิตตามโครงการนี้แล้วจะยินยอมไม่รับสิทธิพิเศษทางภาษีดังกล่าว
- ประเทศที่มีโรงงานผลิตสินค้าที่ได้มีการแบ่งผลิตให้ประเทศสมาชิกอื่นตามโครงการนี้แล้วจะไม่ตั้งโรงงานขึ้นมาใหม่หรือไม่ขยายการผลิตภายในระยะเวลา 2 ปี นับจากวันที่รัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียนมีมติให้มีการแบ่งผลิต ยกเว้นในกรณีที่เป็นการผลิตเพื่อส่งออกไปจำหน่ายนอกกลุ่มอาเซียนไม่น้อยกว่าร้อยละ 75 ของผลผลิตทั้งหมด

โครงการแบ่งผลิตทางด้านอุตสาหกรรมของอาเซียน (AIC) นี้เป็นความพยายามที่เกิดขึ้นชัดเจนในอุตสาหกรรมรถยนต์ โดยโครงการผลิตชุดแรกที่เกิดขึ้นเป็นชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีการผลิตอยู่แล้วในอาเซียน (ตารางที่ 3-6) อย่างไรก็ตาม แม้ว่าประเทศอาเซียนต่างยอมรับความสำคัญของการปรับลดโครงสร้างอุตสาหกรรมและสร้างการผลิตตามความถนัดในระดับภูมิภาค แต่ในขณะเดียวกัน ทุกประเทศยังคงพยายามมุ่งตามนโยบายอุตสาหกรรมของชาติเป็นหลัก อีกทั้งสมาชิกบางประเทศมีโครงการรถยนต์แห่งชาติของตนเองเกิดขึ้น จึงทำให้ทุกประเทศไม่มั่นใจในการดำเนินงานและเกรงความสูญเสียในรายการชิ้นส่วนที่ประเทศอื่นทำการผลิต รวมทั้งขั้นตอนในการประสานงานระหว่างภาครัฐและเอกชนมีความยุ่งยาก ทั้งในส่วนของปัญหาการเลือกสินค้าและการกระจายอุตสาหกรรมไปตามประเทศต่างๆ ดังนั้น โครงการแบ่งผลิตนี้จึงไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควรและมีสัดส่วนการค้าภายในอาเซียนน้อยมาก

ตารางที่ 3-6 โครงการแบ่งผลิตทางด้านอุตสาหกรรมชุดแรก ค.ศ.1981

| | |
|-------------|---|
| อินโดนีเซีย | เครื่องยนต์ดีเซล เพลลา กระทะล้อ |
| มาเลเซีย | พวงมาลัย นมหนู โชต้อกำลังจากเพลลา โชราวลิ้น เข็มขัดนิรภัย จักรกลา และเฟืองตัวเล็ก |
| ฟิลิปปินส์ | ตัวถัง ระบบถ่ายกำลัง เพลลาหลังสำหรับรถเพื่อการพาณิชย์ขนาด |
| สิงคโปร์ | ข้อต่อทั่วไป สายพานยาง ซีลน้ำมัน |
| ไทย | ตัวถังรถเพื่อการพาณิชย์ จานเบรก ใช้ค้อพ เหล็กกันโคลง กันชน เต็อย |

ที่มา : ฝ่ายวิจัยสินค้าอุตสาหกรรม กองวิจัยสินค้าและการตลาด กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์. รายงานการศึกษาวิเคราะห์เรื่อง อุตสาหกรรมรถยนต์ (กรุงเทพฯ : กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์,2531),หน้า 27.

โครงการร่วมลงทุนอุตสาหกรรมอาเซียน (ASEAN Industrial Joint Venture : AIJV)

โครงการร่วมลงทุนอุตสาหกรรมอาเซียนเกิดขึ้นในปี ค.ศ.1983 ในลักษณะเดียวกับโครงการแบ่งผลิตทางด้านอุตสาหกรรม โดยมีการเปลี่ยนจากการร่วมลงทุนของภาครัฐมาสู่การส่งเสริมการร่วมมือกันของผู้ผลิตภาคเอกชนในประเทศสมาชิกอย่างน้อยสองประเทศ โดยมีสัดส่วนการถือหุ้นของต่างชาติภายนอกอาเซียนไม่เกินร้อยละ 49 (มีการผ่อนผันเป็นร้อยละ 60) รวมทั้งมีการให้สิทธิพิเศษทางภาษีด้วยการลดภาษีนำเข้าร้อยละ 90 ในการส่งชิ้นส่วนที่ผลิตไปยังประเทศที่ร่วมลงทุน ในส่วนของโครงการร่วมลงทุนที่ได้รับการอนุมัติแล้วส่วนใหญ่เป็นโครงการผลิตชิ้นส่วนและอะไหล่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ ทั้งนี้ได้เกิดขึ้นทั้งในลักษณะการร่วมทุนภายในอาเซียนเองและในลักษณะการร่วมทุนระหว่างประเทศอาเซียนกับประเทศที่สาม โดยเฉพาะญี่ปุ่น¹⁸

อย่างไรก็ตาม โครงการดังกล่าวไม่ประสบความสำเร็จด้วยเหตุผลคล้ายคลึงกับโครงการอื่นๆ ซึ่งอัตราการค้าและการแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างกันมีน้อยมาก รวมทั้งการผลิตได้จำกัดอยู่ในอุตสาหกรรมวงแคบไม่มีการขยายผลความร่วมมือไปสู่อุตสาหกรรมใหม่ๆ ทั้งนี้เพราะพื้นฐานโครงสร้างเศรษฐกิจอุตสาหกรรมของประเทศอาเซียนมีความคล้ายคลึงกันมาก จึงทำให้แต่ละประเทศพยายามมุ่งปกป้องอุตสาหกรรมและตลาดภายในประเทศของตนอย่างมาก อันส่งผลให้เกิดการแข่งขันมากกว่าความร่วมมือ

3) โครงการความร่วมมือในด้านอุตสาหกรรมรถยนต์ของอาเซียน

โดยภาพรวมของโครงการความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมของอาเซียนที่ผ่านมานั้น ประสบปัญหาด้วยการจำกัดความร่วมมือของแต่ละประเทศที่ไม่สอดคล้องกับเป้าหมายที่แท้จริงของโครงการ ทั้งนี้เนื่องมาจากโครงการต่างๆที่ผ่านมาก่อเกิดจากการริเริ่มของภาครัฐบาล ซึ่งไม่มีความเชื่อมโยงกับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของภาคเอกชนอย่างเพียงพอ ประกอบกับประเทศอาเซียนยังไม่มีเป้าหมายที่ชัดเจนร่วมกันในลักษณะการประสานด้านนโยบายทางเศรษฐกิจในภาคอื่นๆที่จะช่วยเสริมความเป็นไปได้ของโครงการนั้นๆ รวมทั้งรูปแบบการแสวงหาฉันทามติในการบรรลุข้อตกลงความร่วมมือเพื่อให้ทุกฝ่ายต่างๆได้รับประโยชน์ในทุกสิทธิพิเศษได้ทำให้เกิดการเจรจาที่ยืดเยื้อยาวนาน ทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคี ซึ่งเป็นการจำกัดโอกาสของความร่วมมืออย่างมาก

ในส่วนของอุตสาหกรรมรถยนต์นั้น แนวคิดในเรื่องการแบ่งผลิตทางด้านอุตสาหกรรมรถยนต์เกิดขึ้นมาตั้งแต่ ค.ศ.1971 จากการประชุมตัวแทนของภาคอุตสาหกรรมรถยนต์ระดับภูมิภาคที่กรุงเทพฯ ซึ่งได้เรียกร้องให้มีการสนับสนุนอุตสาหกรรมรถยนต์ในระดับภูมิภาค และต่อมาในปี ค.ศ.1976 ภาคธุรกิจอุตสาหกรรมได้มีการก่อตั้งสมาพันธ์ยานยนต์อาเซียน (ASEAN Automotive Federation : AAF) และได้เสนอแนวคิดในเรื่องการแบ่งผลิตในอุตสาหกรรมรถยนต์อาเซียนแก่รัฐบาลอาเซียน ซึ่งในท้ายที่สุดแล้วแนวคิดดังกล่าวได้กลายเป็นพื้นฐานของโครงการแบ่งผลิตทางด้านอุตสาหกรรมของอาเซียน (AIC) ที่เกิดขึ้นในปี ค.ศ.1981 อย่างไรก็ตาม ในการดำเนินงานตามโครงการดังกล่าวไม่ประสบความสำเร็จดังที่

¹⁸ เรื่องเดียวกัน, หน้า 169.

ได้วางแผนไว้กล่าวคือ ทั้งไทย มาเลเซีย อินโดนีเซียและฟิลิปปินส์ต่างให้ความสำคัญกับการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศตนเองอย่างจริงจัง จึงเป็นอุปสรรคอย่างสำคัญต่อบูรณาการทางอุตสาหกรรมที่ลึกซึ้งยิ่งขึ้น โดยเฉพาะการริเริ่มโครงการรถยนต์แห่งชาติของประเทศสมาชิกได้ส่งผลกระทบอย่างมากต่อโครงการความร่วมมือในลักษณะดังกล่าวนี้ ดังจะเห็นได้จากกรณีของโครงการรถยนต์แห่งชาติมาเลเซียที่ทำให้โครงการแปงผลิตรถทางด้านอุตสาหกรรมของอาเซียน (AIC) ซึ่งมีการริเริ่มด้านอุตสาหกรรมรถยนต์อย่างชัดเจนต้องหยุดชะงักลง¹⁹

นอกจากนี้ ในส่วนของบริษัทในอุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่นนั้นไม่ได้ให้ความสำคัญสนับสนุนโครงการความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมของอาเซียนในช่วงแรก เนื่องจากความไม่มั่นใจต่อการเปลี่ยนแปลงสถานภาพเดิมจากการประกอบชิ้นส่วนนำเข้าจากญี่ปุ่นเป็นหลัก ทั้งนี้เนื่องมาจากความแตกต่างในระบบการผลิตของญี่ปุ่นกับความสามารถในการตอบสนองของความต้องการจากการดำเนินงานในอาเซียน ซึ่งสามารถพิจารณาได้ 3 ประการ คือ

ประการแรก คือ การผลิตของญี่ปุ่นมีลักษณะที่เน้นการใช้ทุนและเทคโนโลยีสูง เนื่องจากจากปัญหาข้อจำกัดด้านแรงงานที่อุตสาหกรรมญี่ปุ่นเผชิญตั้งแต่ทศวรรษที่ 1970 ทำให้มีการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมไปสู่การใช้ทุนเข้มข้น ดังนั้น การร่วมโครงการความร่วมมือทางด้านอุตสาหกรรมของอาเซียนจะทำให้บริษัทญี่ปุ่นต้องทำการลงทุนขนาดใหญ่ในภูมิภาคนี้ ซึ่งยังไม่มีควมจำเป็นสำหรับการผลิตของญี่ปุ่นจนกระทั่งเกิดปัญหาที่กระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของญี่ปุ่นในช่วงกลางทศวรรษที่ 1980

ประการที่สอง คือ ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ผลิตรถยนต์กับผู้ผลิตชิ้นส่วนของญี่ปุ่นซึ่งมีการดำเนินงานร่วมกันอย่างใกล้ชิด รวมทั้งมีความไว้วางใจกันทั้งในด้านของคุณภาพ ต้นทุนและการจัดส่งที่สนองต่อระบบการผลิตแบบทันเวลา (just-in-time) ของญี่ปุ่น ซึ่งทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนมีความเกี่ยวข้องกับกระบวนการผลิตอย่างใกล้ชิด ในขณะที่ความสามารถด้านอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศอาเซียนยังไม่เข้มแข็งเพียงพอในการจัดหาชิ้นส่วนให้สำหรับการผลิตของญี่ปุ่น

ประการที่สาม คือ การแข่งขันอย่างจริงจังระหว่างบริษัทญี่ปุ่นทำให้เกิดมุมมองที่มีต่อการเข้าร่วมโครงการความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมของอาเซียนว่า อาจส่งผลถึงการลดลงในความสามารถในการแข่งขันทั้งในด้านต้นทุนและประสิทธิภาพ รวมทั้งความเป็นคู่แข่งกันของแต่ละบริษัทยังเป็นอุปสรรคขัดขวางการผลิตร่วมกันเพื่อให้เกิดการประหยัดจากขนาด เนื่องจากการส่งเสริมผู้ผลิตชิ้นส่วนในอาเซียนในโครงการแลกเปลี่ยนในแต่ละชิ้นส่วนอาจทำให้บริษัทคู่แข่งรู้ถึงเทคโนโลยีการผลิตของบริษัทได้

อย่างไรก็ตาม จากการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศที่ส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของผู้ผลิตในอุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่นซึ่งเป็นอุตสาหกรรมส่ง

¹⁹ Jochen Legewie, "The Political Economy of Industrial Integration in ASEAN : The Role of Japanese Companies," in *Journal of the Asian Pacific Economy* 5 (2000) : 213-214.

ออกที่สำคัญของญี่ปุ่นนั้น ได้ทำให้แนวคิดเรื่องโครงการแลกเปลี่ยนผลิตรถยนต์มีความสำคัญอีกครั้ง โดยบริษัท Mitsubishi เป็นผู้ริเริ่มแนวคิดการแลกเปลี่ยนผลิตรถยนต์ภายใต้ชื่อเดียวกัน ทั้งนี้ เนื่องจากเหตุผลของบริษัทที่ต้องการแสวงหาผลประโยชน์จากตลาดเอเชีย เพราะ Mitsubishi มีฐานะการแข่งขันระดับกลางในญี่ปุ่นและยังล้าหลังในตลาดภายนอกที่สำคัญ คือ อเมริกาเหนือและยุโรป ดังนั้นบริษัทจึงพยายามไล่ตามบริษัทอื่นโดยการขยายบทบาทในการผลิตในภูมิภาคอาเซียน ซึ่งเป็นเหตุผลเดียวกันกับการร่วมทุนในโครงการรถยนต์แห่งชาติของมาเลเซีย ซึ่งการเปลี่ยนแปลงแนวคิดจากการแบ่งผลิตรถยนต์ด้านอุตสาหกรรมในแต่ละชิ้นส่วนให้กับแต่ละประเทศมาสู่การแบ่งผลิตรถยนต์และแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนในระดับภูมิภาคสำหรับผู้ผลิตรายหนึ่งกับบริษัทที่ประกอบกิจการร่วมกับในแต่ละประเทศสมาชิกนี้ เป็นส่วนสำคัญที่ทำให้โครงการนี้สามารถผ่านพ้นการแข่งขันกันเองภายในประเทศสมาชิกอาเซียนได้และยังสามารถสร้างการแบ่งงานกันทำระหว่างประเทศให้เกิดขึ้นอย่างมีประสิทธิภาพในทางปฏิบัติอีกด้วย²⁰

โครงการแบ่งผลิตรถยนต์ภายใต้ชื่อเดียวกัน (Brand-to-Brand Complementation : BBC) ได้รับการอนุมัติอย่างเป็นทางการในเดือนตุลาคม ค.ศ.1988 (ภาคผนวก ก.) ซึ่งเป็นโครงการที่เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนที่ผลิตรถยนต์ในอาเซียนสามารถแบ่งการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์สำหรับยี่ห้อที่ตนประกอบในประเทศสมาชิกอาเซียนโดยไม่ต้องผลิตเองทั้งหมดในประเทศใดประเทศหนึ่ง และแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนรถยนต์ระหว่างกัน โดยจะได้รับสิทธิประโยชน์ คือ ²¹

- ได้รับการลดภาษีร้อยละ 50 ภายในประเทศสมาชิกจากอัตราเดิมที่แต่ละประเทศกำหนด
- ชิ้นส่วนที่เคลื่อนย้ายระหว่างประเทศอาเซียนภายใต้โครงการนี้ถือเป็นชิ้นส่วนในประเทศ ผู้นำเข้าตามเงื่อนไขการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ (local content) โดยมีข้อกำหนดให้ชิ้นส่วนที่ส่งออกนั้นต้องมีอัตราการใช้ชิ้นส่วนในประเทศไม่ต่ำกว่าร้อยละ 50 เพื่อป้องกันการนำเข้าจากภายนอกอาเซียนและเพื่อสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมของภูมิภาค

การเข้ามีส่วนร่วมในโครงการแบ่งผลิตรถยนต์ภายใต้ชื่อเดียวกัน (BBC) ได้รับการสนับสนุนจากบริษัทในอุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่นเพิ่มมากขึ้นภายหลัง เนื่องจากเหตุผลหลายประการ ดังนี้

- (1) การขึ้นค่าเงินเยนซึ่งทำให้อุตสาหกรรมสูญเสียความสามารถในการแข่งขันด้านการส่งออก

²⁰ Ibid., pp.214-215.

²¹ ASEAN Secretariat, "Memorandum of Understanding Brand-to-Brand Complementation on the Automotive Industry under the Basic Agreement on ASEAN Industrial Complementation" [cited 12 December 1999] Available from : <http://www.aseansec.org/economic/moubaaic.htm> ; INTERNET.

- (2) การกำหนดบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศมากขึ้น ทำให้ต้องมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการประกอบชิ้นส่วนนำเข้าที่เป็นอยู่ในอุตสาหกรรมรถยนต์อาเซียนไปสู่การจัดหาชิ้นส่วนในแหล่งผลิตมากขึ้น
- (3) ความพยายามในการเปิดเสรีทางการค้าทั้งในระดับภูมิภาคและภายในอุตสาหกรรมรถยนต์ได้มีส่วนกระตุ้นให้บริษัทญี่ปุ่นให้การสนับสนุนโครงการแลกเปลี่ยนผลิตภายในภูมิภาคเนื่องจากอุปสรรคในการเคลื่อนย้ายชิ้นส่วนระหว่างประเทศอาเซียนลดลง ซึ่งเอื้ออำนวยต่อการค้าภายในบริษัท (intra-firm trade) ยิ่งขึ้น
- (4) การจำกัดการส่งออกรถยนต์จากญี่ปุ่นไปยังตลาดสหรัฐและยุโรปจากมาตรการจำกัดการส่งออกโดยสมัครใจ (VERs) ทำให้อาเซียนเป็นแหล่งผลิตใหม่ที่ดึงดูดการลงทุนสำหรับผู้ผลิตญี่ปุ่นมากขึ้น ทั้งในด้านของการเป็นแหล่งตลาดและการเป็นฐานการส่งออก
- (5) บริษัทในอุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่นเริ่มดำเนินยุทธศาสตร์การผลิตระดับโลกในสามภูมิภาคสำคัญ คือ อเมริกาเหนือ ยุโรป และเอเชีย ซึ่งมีการผลิต การจัดหาชิ้นส่วนและศูนย์กลางการประสานกิจกรรมทางเศรษฐกิจเกิดขึ้นในแต่ละภูมิภาคอย่างชัดเจน และอาเซียนเป็นส่วนหนึ่งที่มีความสำคัญในระบบการผลิตของญี่ปุ่นในเอเชีย ซึ่งญี่ปุ่นได้เข้ามามีบทบาทอย่างมากในอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศเหล่านี้มาเป็นเวลานานและมีฐานะเข้มแข็งเหนือกว่าผู้ผลิตต่างชาติอื่นๆ ในภูมิภาคนี้ ดังนั้น การสนับสนุนโครงการแลกเปลี่ยนผลิตในอุตสาหกรรมรถยนต์ของอาเซียนจึงเป็นการส่งเสริมยุทธศาสตร์เครือข่ายการผลิตระดับภูมิภาคและระดับโลกของญี่ปุ่นเอง

ความพยายามในการส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์โดยผ่านการค้าภายในภูมิภาค (intra-regional trade) ของโครงการแบ่งผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ภายใต้ชื่อเดียวกัน (BBC) นี้ยังคงเผชิญกับอุปสรรคเช่นเดียวกับโครงการความร่วมมืออื่นๆ ที่ผ่านมา โดยอินโดนีเซียไม่ได้เข้าร่วมในโครงการนี้จนถึงปี ค.ศ.1995 นอกจากนี้ มาเลเซียซึ่งมีโครงการรถยนต์แห่งชาติยังคงดำเนินมาตรการปกป้องอุตสาหกรรมรถยนต์อยู่อย่างมาก โดยเฉพาะมีอัตราภาษีสำหรับรถยนต์นั่งสูงกว่าประเทศอาเซียนอื่นๆ อย่างไรก็ตาม โครงการความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมรถยนต์ที่เกิดขึ้นครั้งนี้ถือได้ว่า เป็นการประสานกันระหว่างนโยบายของรัฐบาลอาเซียนกับยุทธศาสตร์ของบริษัทในอุตสาหกรรมรถยนต์ซึ่งมีบริษัทรถยนต์ของญี่ปุ่นเป็นผู้มีส่วนร่วมอย่างมาก ทั้งในด้านของการริเริ่มและการใช้ประโยชน์จากสิทธิพิเศษของโครงการ (บริษัทรถยนต์ของญี่ปุ่นที่เข้าร่วมโครงการ คือ Mitsubishi, Toyota, Nissan และ Honda : ตารางที่ 3-7) และยังชี้ให้เห็นถึงบทบาทที่เพิ่มมากขึ้นของบริษัทข้ามชาติในการมีส่วนร่วมสร้างบูรณาการทางเศรษฐกิจของภูมิภาคอีกด้วย

ตารางที่ 3-7 การค้าภายในบริษัทภายใต้โครงการ BBC

| | <i>Toyota</i> | <i>Nissan</i> | <i>Honda</i> | <i>Mitsubishi</i> |
|--------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------|-------------------|
| ไทย | เครื่องยนต์ดีเซล คิ้วบานประตู | คิ้วบานประตูใหญ่ อุปกรณ์ภายใน | ชิ้นส่วนปั้ม | กันชน ท่อไอดี |
| ฟิลิปปินส์ | ระบบถ่ายกำลัง | คิ้วบานประตูกลาง | ท่อไอดี | ระบบถ่ายกำลัง |
| มาเลเซีย | พวงมาลัย ใช้คอป ไส้กรอง | คิ้วบานประตูกลาง พวงมาลัย | กันชน | ประตู พวงมาลัย |
| อินโดนีเซีย | เครื่องยนต์ 5K | (ไม่มี) | แทนเครื่องยนต์ | (ไม่มี) |

ที่มา : Company reports from TMSS, T&K Autoparts, Toyota-Astra Motor and Siam Toyota อ้างจาก Kuniko Fujita and Richard Child Hill, "Auto Industrialization in Southeast Asia : National Strategies and Local Development," in *ASEAN Economic Bulletin* 13(March 1997) : p.317.

3.5 เครือข่ายการผลิตของบริษัทรถยนต์ญี่ปุ่นในอาเซียน

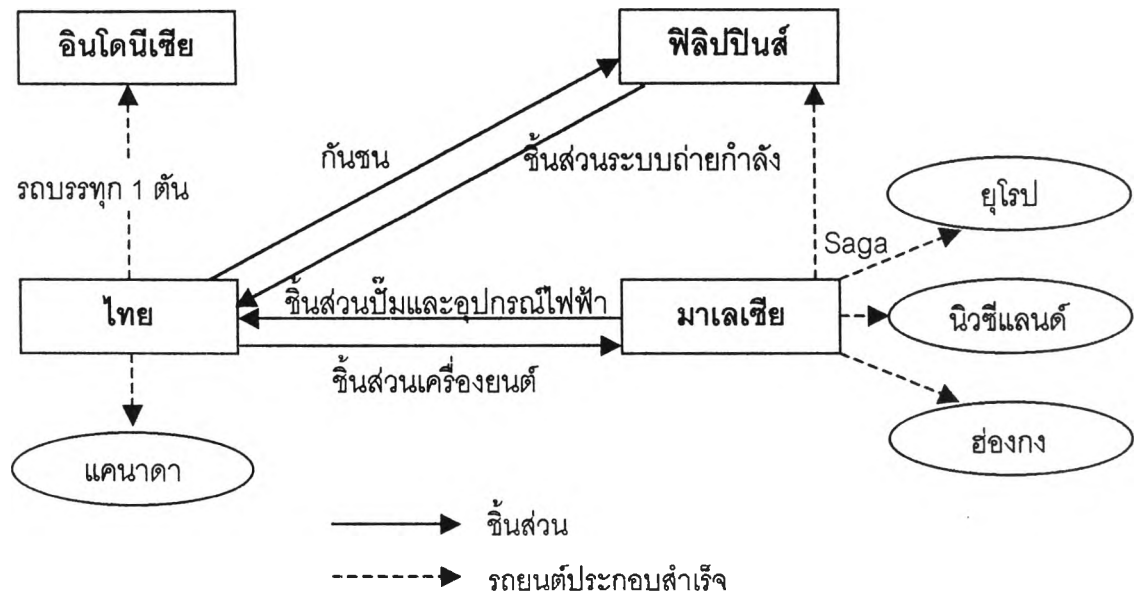
จากการปรับยุทธศาสตร์ของบริษัทในอุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่นและการพัฒนาความร่วมมือทางอุตสาหกรรมของอาเซียนโดยการมีส่วนร่วมอย่างสำคัญของบริษัทรถยนต์ญี่ปุ่นนั้น ได้ทำให้เกิดเครือข่ายการผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นในอาเซียนที่มีรูปแบบความสัมพันธ์ที่ซับซ้อนยิ่งขึ้น ซึ่งสามารถพิจารณาเครือข่ายการผลิตของบริษัทรถยนต์ญี่ปุ่นที่มีความก้าวหน้าในการแบ่งผลิตชิ้นส่วนในภูมิภาคอาเซียนได้ ดังนี้²²

1) Mitsubishi

บริษัท Mitsubishi ได้เริ่มส่งเสริมโครงการแบ่งผลิตชิ้นส่วนในภูมิภาคก่อนการดำเนินงานภายใต้กรอบความร่วมมือของอาเซียน โดยในปี ค.ศ.1987 ได้เริ่มจัดส่งชิ้นส่วนระบบถ่ายกำลังที่ผลิตจากฟิลิปปินส์และชิ้นส่วนปั้มกับอุปกรณ์ไฟฟ้าที่ผลิตจากการร่วมทุนของ Mitsubishi ในมาเลเซียมายังไทย ซึ่งมีการประกอบรถยนต์ Mitsubishi ในไทยจากชิ้นส่วนนำเข้าภายในอาเซียนและส่วนหนึ่งของรถยนต์ประกอบสำเร็จมีการส่งออกไปยังตลาดแคนาดาอีกด้วย การดำเนินงานในช่วงต่อมาของ Mitsubishi ได้มีการขยายโครงการแลกเปลี่ยนผลิตชิ้นส่วนอีก 5 โครงการ ภายในเครือข่ายการผลิตระหว่างบริษัทร่วมทุนของ Mitsubishi ในประเทศไทย (บริษัท เอ็มเอ็มซี สิทธิผล) กับโครงการรถยนต์แห่งชาติมาเลเซีย (Proton) ที่ Mitsubishi ร่วมทุนด้วย และบริษัทร่วมทุนในฟิลิปปินส์ ทั้งในชิ้นส่วนรถยนต์นั่งและรถเพื่อการพาณิชย์ขนาดเล็ก

²² Kevin Rushton, "Auto Parts Complementarity in ASEAN," in *Southeast Asia Business* 23 (Spring/Winter 1990) : 12-16.

ภาพที่ 3-5 เครือข่ายการผลิตของ Mitsubishi ในอาเซียน

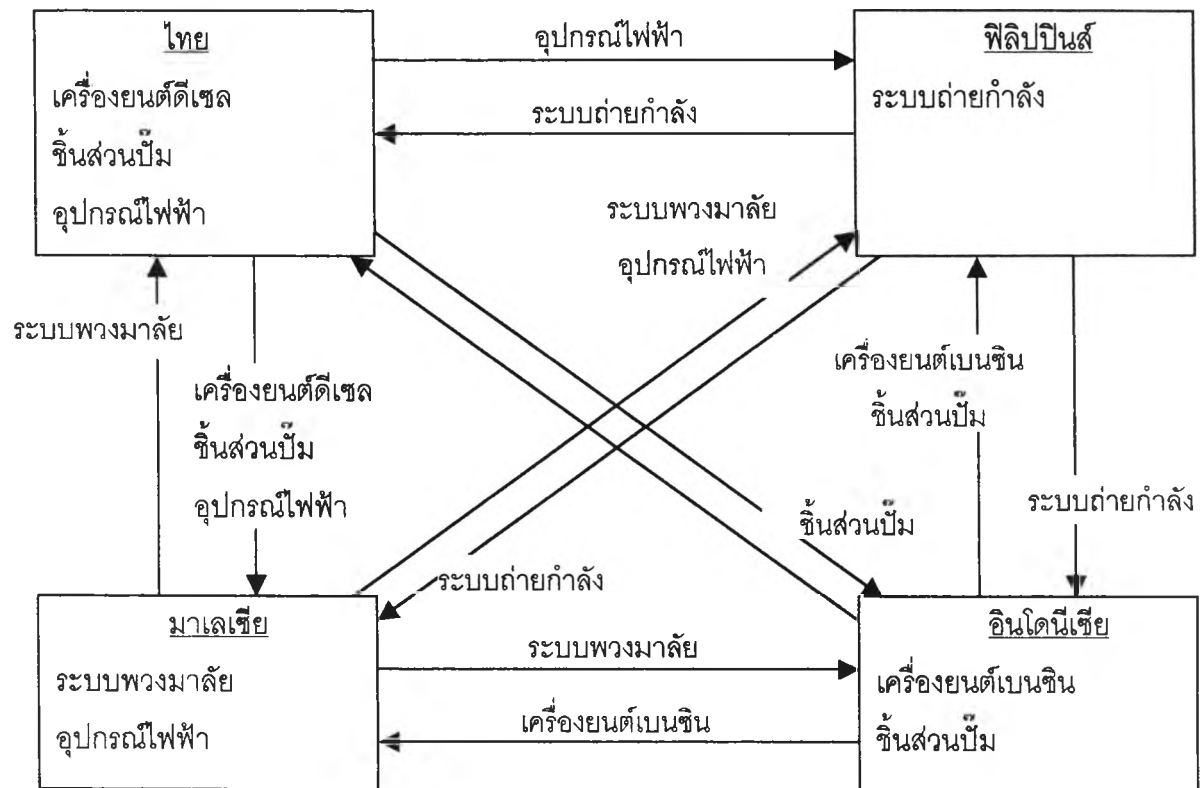


ที่มา : Dodwell Marketing Consultants, The Structure of the Japanese Auto Parts Industry (Tokyo : Dodwell Marketing Consultants,1993), p.33. และ Kevin Rushton, "Auto Parts Complementation in ASEAN," in Southeast Asia Business 23 (Spring/Winter 1990) : 13.

2) Toyota

โครงการแลกเปลี่ยนผลิตชิ้นส่วนของ Toyota ในอาเซียนได้ก่อให้เกิดการร่วมทุนในหลายโครงการ ซึ่งการลงทุนทั้งหมดมีมูลค่าประมาณ 215 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งบริษัทคาดว่าจะมีการส่งออกรถยนต์อย่างน้อยร้อยละ 20 ของการผลิตไปนอกภูมิภาคอาเซียน ส่วนการดำเนินงานในแต่ละประเทศนั้น Toyota ได้มีการผลิตและส่งออกเครื่องยนต์ดีเซลบางรายการจากประเทศไทยไปยังประเทศอื่นๆในอาเซียน รวมทั้งยังมีการส่งออกไปยังบริษัทที่ประกอบกิจการร่วมกับ Toyota ในโปรตุเกสอีกด้วย ในส่วนของมาเลเซียนั้น ได้มีการผลิตระบบพวงมาลัยและอุปกรณ์ไฟฟ้าสำหรับทั้งตลาดภายในประเทศและตลาดอาเซียน ในส่วนของอินโดนีเซียนั้น ได้มีการผลิตเครื่องยนต์เบนซินและชิ้นส่วนปั๊มหลายรายการ และในฟิลิปปินส์ยังมีการผลิตเกียร์และระบบส่งกำลังสำหรับรถยนต์นั่ง เพื่อทำการประกอบในประเทศอื่นของภูมิภาคอีกด้วย นอกจากนี้ Toyota ยังกำหนดให้สิงคโปร์มีบทบาทเป็นศูนย์กลางการประสานงานในภูมิภาคอาเซียน โดยมีการตั้งบริษัทสาขา คือ Toyota Motor Management Service ซึ่งบริษัทเป็นเจ้าของทั้งหมด เพื่อรับผิดชอบประสานงานและบริหารการแลกเปลี่ยนภายในอาเซียนที่เชื่อมโยงกับเครือข่ายอื่นในระดับโลกอีกด้วย (ภาพที่ 3-6)

ภาพที่ 3-6 เครือข่ายการผลิตของ Toyota ในอาเซียน

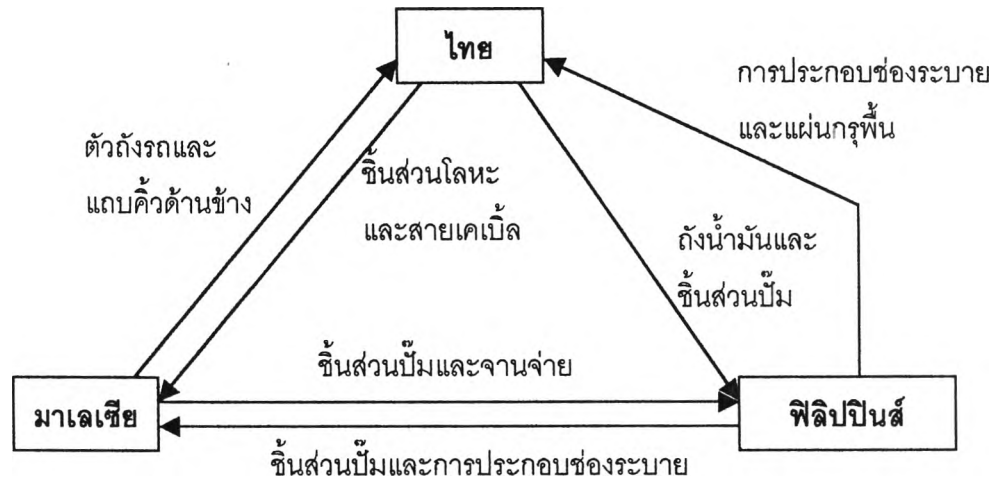


ที่มา : Kevin Rushton, "Auto Parts Complementation in ASEAN," in *Southeast Asia Business* 23 (Spring/Winter 1990) : 14.

3) Nissan

บริษัท Nissan เริ่มสร้างระบบการจัดการชิ้นส่วนระหว่างกันในอาเซียนตั้งแต่ปี ค.ศ.1989 ซึ่งโครงการของ Nissan มีขนาดเล็กกว่าผู้ผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นรายอื่นๆโดยเปรียบเทียบ และมีการเริ่มต้นจากชิ้นส่วนที่ผลิตได้ง่ายในช่วงแรก อย่างไรก็ตาม ต่อมาในปี ค.ศ.1994 บริษัท Nissan ได้ประกาศแผนการแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนที่ซับซ้อนขึ้น โดยมีการผลิตรถยนต์ดีเซลและแม่พิมพ์ปั๊มชิ้นส่วนในประเทศไทย และผลิตส่วนประกอบรถยนต์ในอินโดนีเซีย ผลิตคัลซ์และชิ้นส่วนอุปกรณ์ไฟฟ้าในมาเลเซีย รวมทั้งผลิตชิ้นส่วนพลาสติกขนาดเล็กและเส้นลวดในฟิลิปปินส์ (ภาพที่ 3-7)

ภาพที่ 3-7 เครือข่ายการผลิตของ Nissan ในอาเซียน



ที่มา : Kevin Rushton, "Auto Parts Complementation in ASEAN," in *Southeast Asia Business* 23 (Spring/Winter 1990) : 15.

ในส่วนของความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจจะระหว่างญี่ปุ่นกับอาเซียนในเครือข่ายการผลิตภาคอุตสาหกรรมรถยนต์หลังจากการปรับตัวของธุรกิจญี่ปุ่นนั้น จะเห็นได้ว่า ความสัมพันธ์ภายในบริษัทข้ามชาติระหว่างบริษัทแม่และบริษัทสาขาที่มีความลึกซึ้งมากยิ่งขึ้นเป็นลำดับ กล่าวคือ บริษัทที่ประกอบกิจการร่วมกันกับบรรษัทรถยนต์ข้ามชาติในภูมิภาคถูกเชื่อมโยงเข้าด้วยกันอย่างใกล้ชิด โดยอาศัยการแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนที่ได้มีการจัดสรรการผลิตตามความถนัดของแต่ละประเทศ ในขณะที่อาศัยการนำเข้าจากบริษัทแม่ในชิ้นส่วนที่มีความสำคัญซึ่งมีมูลค่าเพิ่มสูงและใช้เทคโนโลยีการผลิตระดับสูง ซึ่งสอดคล้องกับพัฒนาการของระบบเครือข่ายการผลิตในลักษณะ web²³ ซึ่งในส่วหนึ่งอาจพิจารณาได้ว่า ผู้ผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นมีการปรับยุทธศาสตร์โดยการขยายเครือข่ายการผลิตในทั้งอเมริกาเหนือ ยุโรปและเอเชีย หลังจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศที่ทำให้ความได้เปรียบต่างๆ ของญี่ปุ่นลดลง โดยอาเซียนเป็นส่วนหนึ่งที่สำคัญในยุทธศาสตร์ระดับภูมิภาคที่ญี่ปุ่นได้กำหนดการแบ่งผลิตชิ้นส่วนไปยังประเทศต่างๆ ที่มีความถนัด อย่างไรก็ตาม โครงการความร่วมมือทางด้านอุตสาหกรรมรถยนต์ของอาเซียนเองยังถือได้ว่ามีส่วนสำคัญที่เอื้อต่อกระบวนการดังกล่าว แม้ไม่สามารถกล่าวได้ว่าโครงการความร่วมมือที่เกิดขึ้นเป็นเหตุผลของการลงทุนของญี่ปุ่นในอุตสาหกรรมรถยนต์อาเซียน แต่ในส่วหนึ่งถือได้ว่าโครงการดังกล่าวได้ส่งเสริมการก้าวสู่รูปแบบการแข่งขันกันทำระหว่างประเทศในภูมิภาค ซึ่งรัฐบาลประเทศอาเซียนได้ให้ความสำคัญกับบริษัทข้ามชาติในฐานะที่เป็นตัวแสดงที่มีบทบาทในความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศมากยิ่งขึ้น

²³ Walter Hatch and Kozo Yamamura, *Asia in Japan's Embrace : Building a Regional Production Alliance*.pp.23-25.