

พัฒนาการอุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่นและความสัมพันธ์กับอาเซียนในช่วงก่อน ค.ศ.1985

ในการศึกษาถึงเครือข่ายการผลิตรถยนต์ของญี่ปุ่นในอาเซียนเพื่อชี้ให้เห็นถึงมิติใหม่ของความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างญี่ปุ่นกับอาเซียนหลังจากปี ค.ศ.1985 นั้น การพิจารณาพัฒนาการของอุตสาหกรรมรถยนต์ญี่ปุ่นและการแข่งขันระหว่างผู้ผลิตชั้นนำภายในอุตสาหกรรมรถยนต์โลกถือได้ว่าเป็นสิ่งสำคัญประการหนึ่งที่จะทำให้สามารถเข้าใจถึงฐานะและบทบาทของผู้ผลิตญี่ปุ่นในอุตสาหกรรมรถยนต์อาเซียนในช่วงเวลาต่างๆได้เป็นอย่างดี ซึ่งในบทนี้จะอธิบายถึงลักษณะและความสำคัญของอุตสาหกรรมรถยนต์ การขยายตัวของอุตสาหกรรมรถยนต์ญี่ปุ่นภายใต้การปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์โลกตามสภาพแวดล้อมทางการเมืองและเศรษฐกิจระหว่างประเทศที่เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงการเข้ามามีบทบาทของผู้ผลิตญี่ปุ่นในอุตสาหกรรมรถยนต์อาเซียนหลังสงครามโลกครั้งที่สอง เพื่อนำไปสู่การศึกษาความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างญี่ปุ่นกับอาเซียนภายใต้เครือข่ายอุตสาหกรรมรถยนต์ที่มีความซับซ้อนยิ่งขึ้นในบทต่อไป

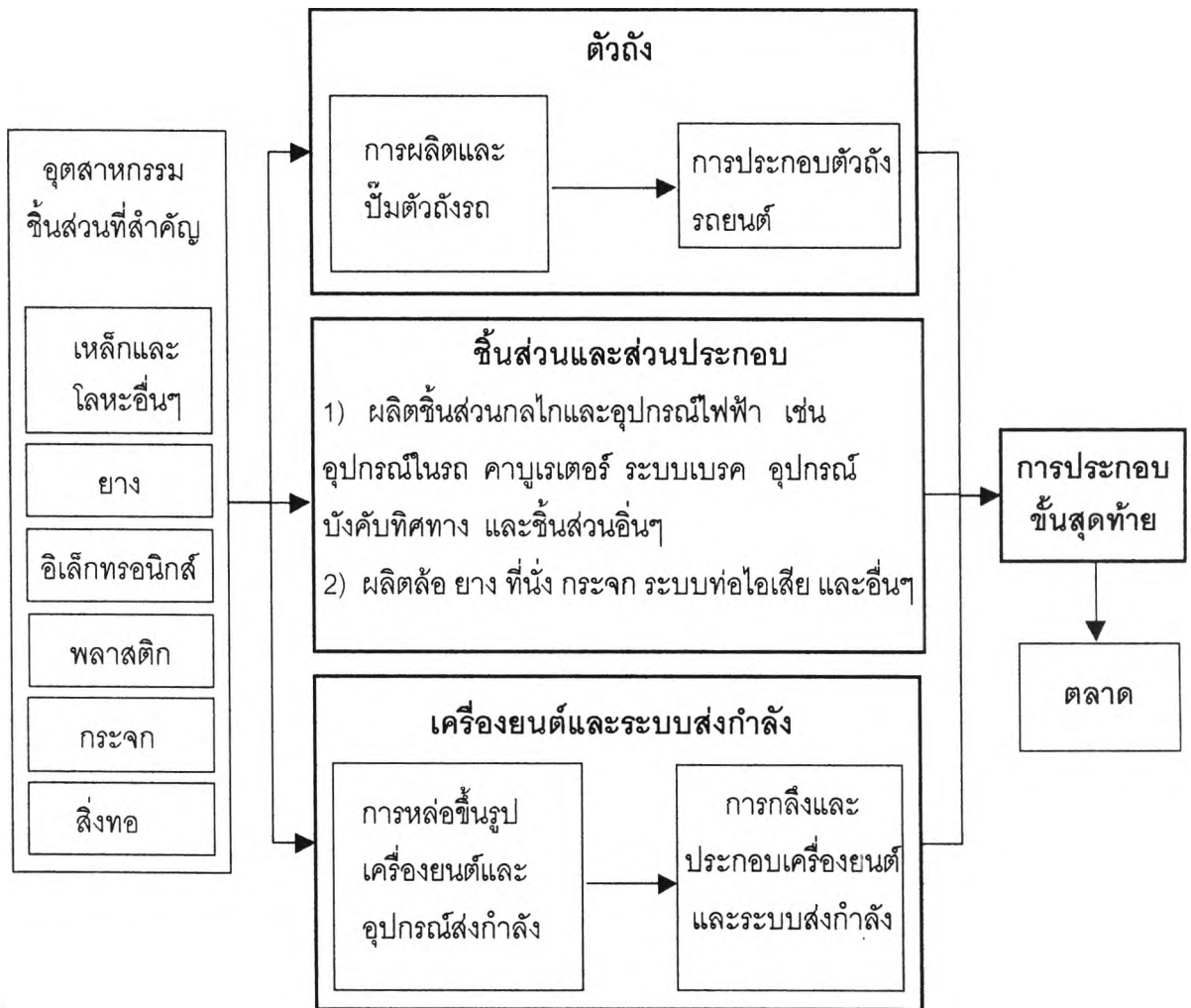
2.1 ลักษณะและความสำคัญของอุตสาหกรรมรถยนต์

อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่ประเทศทั้งหลายต่างให้ความสำคัญในการส่งเสริมและพัฒนาเพื่อขยายผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของประเทศ ทั้งนี้เนื่องจากอุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ที่มีการใช้ชิ้นส่วนจำนวนมากในการผลิต ทำให้ระบบการผลิตรถยนต์มีผลต่อเนื่องเชื่อมโยงกับภาคอุตสาหกรรมอื่นๆมากมายในระบบเศรษฐกิจ ทั้งในส่วนของอุตสาหกรรมสนับสนุนและอุตสาหกรรมต่อเนื่องจากการผลิต ซึ่งมีการใช้ทรัพยากรและเทคโนโลยีหลายระดับแตกต่างกันทั้งในส่วนของอุตสาหกรรมชิ้นส่วน อุปกรณ์ และอะไหล่รถยนต์ อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ ตลอดจนการดำเนินธุรกิจต่อเนื่องหลังจากการผลิต จากลักษณะดังกล่าวนี้จึงทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นตัวเร่งการพัฒนาของอุตสาหกรรมและธุรกิจอื่นๆอีกหลายประเภท รวมทั้งยังเป็นแหล่งรองรับแรงงานจำนวนมาก จนทำให้ประเทศต่างๆ ทั้งประเทศอุตสาหกรรม ประเทศอุตสาหกรรมใหม่ และประเทศกำลังพัฒนาทั้งหลายต่างให้ความสำคัญกับการพัฒนาและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมดังกล่าวนี้ให้เพิ่มมากยิ่งขึ้น

ในส่วนของลักษณะการผลิตนั้น อุตสาหกรรมรถยนต์ถือได้ว่ามีลักษณะเป็นอุตสาหกรรมประกอบขนาดใหญ่ที่มีอุตสาหกรรมชิ้นส่วนเป็นฐานสำคัญของการผลิต ซึ่งการใช้ชิ้นส่วนจำนวนมากจากอุตสาหกรรมอื่นหลายแขนงนี้ทำให้เกิดการแบ่งส่วนการผลิตในแต่ละกระบวนการไปจนถึงการประกอบรถยนต์ในขั้นสุดท้าย (ภาพที่ 2-1) นอกจากนี้ ระบบการผลิตรถยนต์ยังมีลักษณะของความสัมพันธ์

ระหว่างผู้ผลิตรถยนต์กับผู้จัดหาชิ้นส่วนภายในสายการผลิตอย่างเป็นลำดับขั้น โดยมีลักษณะคือ ผู้ผลิตชิ้นส่วนในขั้นที่ 3 จะจัดหาวัตถุดิบให้กับผู้ผลิตชิ้นส่วนในขั้นที่ 2 เพื่อนำไปผลิตและประกอบเป็นชิ้นส่วนที่มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้นและจัดส่งให้ผู้ผลิตขั้นที่ 1 เพื่อนำไปผลิตเป็นชิ้นส่วนสำเร็จรูปที่พร้อมสำหรับการประกอบ ซึ่งจะทำการจัดส่งให้กับผู้ผลิตรถยนต์ในการประกอบขั้นสุดท้ายต่อไป

ภาพที่ 2-1 สายการผลิตรถยนต์



ที่มา : Peter Dicken, *Global Shift : Transforming the World Economy* (London : Paul Chapman Publishing Ltd., 1998), p.317.

จากลักษณะการผลิตของอุตสาหกรรมรถยนต์ดังกล่าวได้แสดงให้เห็นถึงความสำคัญของการจัดหาชิ้นส่วนเพื่อการผลิตรถยนต์ ซึ่งสามารถส่งผลกระทบต่อต้นทุนการผลิตและความสามารถในการแข่งขันของบริษัท รวมไปถึงเศรษฐกิจของประเทศผู้ผลิตอีกด้วย กล่าวคือ การจัดหาชิ้นส่วนที่มีคุณภาพได้มาตรฐานในราคาถูกและการจัดส่งตรงเวลาจากผู้ผลิตชิ้นส่วนจะทำให้ต้นทุนการผลิตลดลงและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของบริษัท แต่ในทางตรงข้าม หากการผลิตรถยนต์เป็นเพียงการประกอบที่ต้องอาศัยการนำเข้าชิ้นส่วนจากต่างประเทศจำนวนมากย่อมทำให้ต้นทุนการผลิตสูงขึ้น ความสามารถในการ

การแข่งขันลดลง รวมทั้งอาจมีผลต่อดุลการค้าของประเทศอีกด้วย ซึ่งในส่วนต่อไปจะได้กล่าวถึงอุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่น โดยพิจารณาจากลักษณะทางโครงสร้างของอุตสาหกรรม ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ผลิตรถยนต์และผู้จัดหาชิ้นส่วน ตลอดจนการพัฒนาของอุตสาหกรรมดังกล่าวจนทำให้ญี่ปุ่นสามารถก้าวขึ้นมาเป็นประเทศผู้ผลิตรถยนต์รายสำคัญของโลกได้อย่างรวดเร็ว นอกจากนี้ยังจะได้ศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างญี่ปุ่นกับอาเซียนในอุตสาหกรรมรถยนต์ตั้งแต่ช่วงแรกเริ่มจนถึงกลางทศวรรษที่ 1980 ก่อนเกิดการเปลี่ยนแปลงในสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศจากข้อตกลงพลาซ่า

2.2 อุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่น : ลักษณะทางโครงสร้างของอุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมรถยนต์ญี่ปุ่นเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์ที่มีบทบาทสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ ทั้งนี้นอกจากเป็นอุตสาหกรรมที่เชื่อมโยงกับภาคอุตสาหกรรมอื่นๆ ในการสนับสนุนด้านการจัดหาชิ้นส่วนตลอดจนถึงการสร้างเครือข่ายการจำหน่ายที่กว้างขวางแล้ว อุตสาหกรรมดังกล่าวยังเป็นแหล่งสร้างงานให้กับคนในประเทศ โดยมีแรงงานจำนวนมากที่ทำงานในอุตสาหกรรมรถยนต์และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องเป็นจำนวนประมาณร้อยละ 10 ของแรงงานญี่ปุ่น นอกจากนี้ยังเป็นอุตสาหกรรมส่งออกรายใหญ่ที่สร้างรายได้อย่างมากให้กับญี่ปุ่น¹ ซึ่งโครงสร้างของอุตสาหกรรมที่สำคัญอันส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันของญี่ปุ่นนี้สามารถพิจารณาได้ในแง่มุมต่างๆ ดังนี้

ในส่วนของผู้ผลิตนั้น อุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่นประกอบด้วยบริษัทผู้ผลิตรถยนต์นั่ง 9 ราย ได้แก่ Toyota, Nissan, Mitsubishi, Mazda, Honda, Suzuki, Daihatsu, Fuji Heavy Industries และ Isuzu และบริษัทที่มีความถนัดเฉพาะการผลิตบรรทุกอีก 2 ราย คือ Hino และ Nissan Diesel ซึ่งถือได้ว่าลักษณะทางโครงสร้างของอุตสาหกรรมรถยนต์ญี่ปุ่นมีทั้งความร่วมมือระหว่างกันและการแข่งขันกันอย่างเข้มข้นของผู้ผลิตจำนวนมาก (competitive coexistence) ซึ่งแตกต่างจากอุตสาหกรรมรถยนต์ของสหรัฐฯ และยุโรปซึ่งมีลักษณะของโครงสร้างอุตสาหกรรมที่มีผู้ผลิตน้อยราย และแม้ว่าอุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่นจะมีการดำเนินยุทธศาสตร์ร่วมกันโดยการรวมกลุ่มระหว่างผู้ผลิตญี่ปุ่นด้วยกันเอง หรือการทำข้อตกลงร่วมมือกับบริษัทต่างชาติเพื่อความสามารถในการแข่งขัน แต่บริษัทผู้ผลิตในอุตสาหกรรมไม่มีการควบหรือรวมกิจการระหว่างกัน² และยังคงความเป็นอิสระของแต่ละบริษัทภายในกลุ่ม แม้ว่ารัฐบาลพยายามส่งเสริมการรวมกิจการเพื่อลดการแข่งขันที่มากเกินไป (excessive competition) ในทศวรรษที่ 1960²

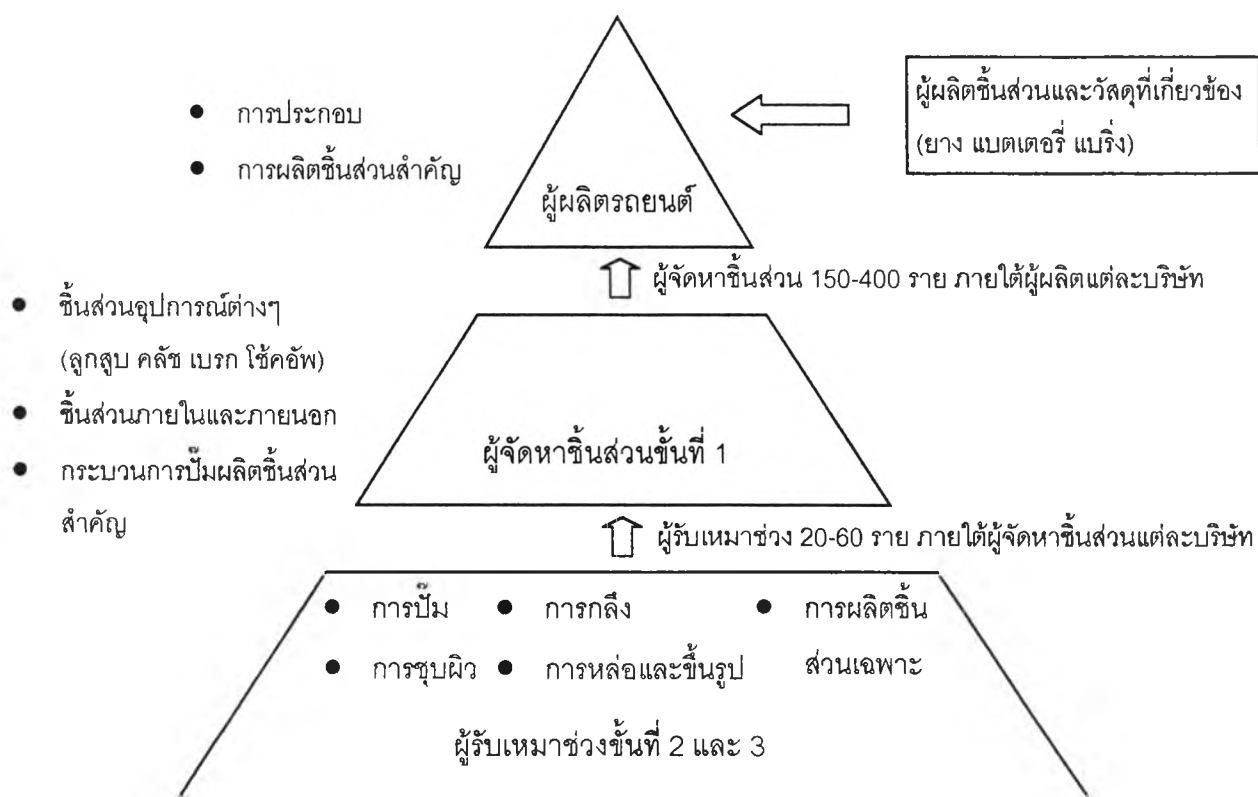
¹ Koichi Shimokawa, *The Japanese Automobile Industry : A Business History* (London : The Athlone Press, 1994), pp. 18-19.

² นอกจากการรวมกิจการของ Prince Motors กับ Nissan ในปี 1966 แล้ว ไม่มีการรวมกิจการในอุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่นอีกเลย

² Ibid., pp. 19-22.

ในส่วนของระบบการจัดหาชิ้นส่วนรถยนต์ซึ่งมีความสำคัญอย่างมากต่อการผลิตนั้น อุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่นมีการจัดหาชิ้นส่วนในลักษณะการแบ่งงานกันทำในแนวดิ่ง (vertical division of labor) ซึ่งความสัมพันธ์ระหว่างผู้ผลิตรถยนต์กับผู้ผลิตชิ้นส่วนมีลักษณะเป็นเหมือนปิรามิดที่มีผู้จัดหาชิ้นส่วนจำนวนมากดำเนินกิจการอยู่รอบผู้ผลิตรถยนต์เป็นลำดับชั้น ทั้งนี้เนื่องจากอุตสาหกรรมรถยนต์ญี่ปุ่นมีสัดส่วนของการผลิตชิ้นส่วนเองโดยผู้ผลิตรถยนต์ (in-house production) เพียงร้อยละ 30-40 ในชิ้นส่วนรถยนต์ที่มีความสำคัญ เช่น เครื่องยนต์ ระบบเกียร์ส่งกำลัง แชชชีส รวมทั้งชิ้นส่วนตัวถัง และจัดหาชิ้นส่วนที่เหลือจากผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ที่มีความร่วมมือกันอย่างใกล้ชิด (ภาพที่ 2-2) ซึ่งต่างจากผู้ผลิตรถยนต์สหรัฐฯและยุโรปที่มีอัตราการผลิตชิ้นส่วนเองถึงร้อยละ 60-70 นอกจากนี้ บริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนในอุตสาหกรรมรถยนต์ของตะวันตกยังมีลักษณะการดำเนินงานอย่างเป็นอิสระและทำการค้ากับผู้ผลิตรถยนต์หลายรายภายใต้การทำสัญญาทางธุรกิจ ดังนั้นจึงมีแนวโน้มที่ผู้ผลิตรถยนต์ตะวันตกจะทำการควบรวมกิจการบริษัทชิ้นส่วนเพื่อให้สามารถจัดหาชิ้นส่วนการผลิตได้ในราคาที่ต้องการ ซึ่งส่งผลให้ความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทผู้ผลิตรถยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนของตะวันตกมีลักษณะที่ค่อนข้างเปราะบางกว่าเมื่อเทียบกับความสัมพันธ์ภายในอุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่น³

ภาพที่ 2-2 โครงสร้างการจัดหาชิ้นส่วนของอุตสาหกรรมรถยนต์ญี่ปุ่น



ที่มา : Dodwell Marketing Consultants, The Structure of the Japanese Auto Parts Industry (Tokyo : Dodwell Marketing Consultants, 1993), p.4.

³ Ibid., pp.22-23.

ในส่วนของความสัมพันธ์ระหว่างผู้ผลิตรถยนต์กับผู้ผลิตชิ้นส่วนที่มีความใกล้ชิดกันอย่างมาก นี้เกิดขึ้นภายใต้ระบบ keiretsu ของญี่ปุ่นที่มีลักษณะเป็นการรวมตัวกันของกลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรมจำนวนมาก ซึ่งมีการประสานกิจกรรมกันภายในกลุ่มทั้งในด้านของการเงิน บุคลากร การดำเนินการค้า และการประสานงานระหว่างกันภายในกลุ่ม โดยทั่วไปแล้ว keiretsu สามารถจำแนกได้เป็น 2 ประเภท คือ keiretsu แนวนอน ซึ่งหมายถึงกลุ่มของบริษัทจำนวนมากที่มีความเกี่ยวข้องกับธนาคารที่มีอิทธิพลแห่งเดียวกัน รวมกันเป็นกลุ่มโดยการถือหุ้นระหว่างกันและมีการแลกเปลี่ยนการค้ากัน ซึ่งศูนย์กลางของ keiretsu แนวนอนคือธนาคารขนาดใหญ่ และมักจะมีสถาบันการเงินประเภทบริษัทประกันชีวิต บริษัทประกันทรัพย์สิน ธนาคารทรัสต์ บริษัทการค้าที่มีอิทธิพลและผู้ผลิตขนาดใหญ่รวมศูนย์กัน โดยมีกลุ่มบริษัทขนาดกลางและขนาดเล็กจำนวนมากรายล้อมอยู่รอบนอกกลุ่มบริษัทแกนกลางเหล่านี้⁴ ส่วนประเภทที่สอง คือ keiretsu แนวตั้ง ซึ่งประกอบด้วยบริษัทขนาดใหญ่ในอุตสาหกรรมหนึ่งบริษัทที่มีบริษัทขนาดเล็กจำนวนมากรวมกลุ่มอยู่รอบๆด้วยความสัมพันธ์ที่ลดหลั่นกันตามลำดับ โดย keiretsu แนวตั้งนี้สามารถแบ่งต่อไปได้อีกสองแบบ คือ keiretsu ผลิตสินค้าและ keiretsu จำหน่ายสินค้า ในกรณีของ keiretsu ผลิตสินค้าในอุตสาหกรรมการผลิตต่างๆ จะประกอบด้วยกลุ่มบริษัทขนาดเล็กรอบนอกที่เป็นโรงงานระดับต้นที่ทำการผลิตสินค้าสำหรับบริษัทที่อยู่เหนือขึ้นไป ซึ่งบริษัทดังกล่าวเหล่านั้นจะทำการจัดหาสินค้าให้กับบริษัทใหญ่ของกลุ่ม keiretsu ที่อยู่เบื้องบน โดยมีความสัมพันธ์ในกลุ่มมีลักษณะของการให้เงินกู้ยืม การสนับสนุนทางด้านเทคโนโลยี การช่วยเหลือด้านการวิจัยและพัฒนา และการทำข้อตกลงจัดหาสินค้าระหว่างกันในระยะยาว ซึ่งระบบ keiretsu นี้ให้ประโยชน์แก่บริษัทที่อยู่ภายในกลุ่มจากการมีช่องทางตลาด การส่งเสริมการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกันอย่างใกล้ชิด ทำให้ความต้องการของลูกค้าสามารถส่งผ่านมายังบริษัทผู้จำหน่ายให้กับผู้ผลิตซึ่งทำให้สามารถปรับปรุงการผลิตได้อย่างรวดเร็วจากการที่มีความสัมพันธ์กับผู้ผลิตชิ้นส่วนอย่างใกล้ชิด และในส่วนของ keiretsu จำหน่ายสินค้านั้นผู้ผลิตจะนำสินค้าออกจำหน่ายในตลาดโดยผ่านเครือข่ายของผู้ค้าส่งและค้าปลีกที่พึ่งพาบริษัทแม่ในการป้อนสินค้าให้⁵

ในความเป็นจริงแล้ว keiretsu ทั้งแนวนอนและแนวตั้งนี้มีความเกี่ยวพันกันอย่างมาก กล่าวคือ keiretsu แนวตั้งขนาดใหญ่หลายกลุ่มได้อยู่ในกลุ่มของ keiretsu แนวนอนที่มีธนาคารเป็นศูนย์กลางในขณะเดียวกัน บริษัทแทบทั้งหมดใน keiretsu แนวนอนรายใหญ่ก็เป็นแกนกลางของ keiretsu แนวตั้งของตนเอง ซึ่งความเข้มแข็งของ keiretsu เกิดจากการถือหุ้นข้ามกิจการ (cross shareholding) ทั้งนี้สืบเนื่องมาจากการที่รัฐบาลเริ่มผ่อนคลายการควบคุมการไหลเข้ามาของทุนต่างชาติ จึงได้เกิดความกังวลเกี่ยวกับการเข้ามาครอบครองกิจการของบริษัทญี่ปุ่นโดยบริษัทตะวันตกที่ใหญ่กว่าและเข้มแข็งกว่าใน

⁴เคนอิจิ มียาซึตะ และเดวิด รัสเซล, เคอิเรทสึ. แปลโดย เขาวภา พุกกะคุปต์, พิพิธภณณ์ พันธุบรรยงก์ และพีระพันธ์ โสพิศสถิตย์ (กรุงเทพฯ : แมคกรอ-ฮิล อินเตอร์เนชันแนล เอ็นเตอร์ไพรส์ อิงค์ , 2540), หน้า 1-9.

⁵ เรื่องเดียวกัน, หน้า 162-163.

ปลายทศวรรษที่ 1960 ดังนั้นบริษัทรายใหญ่ในภาคอุตสาหกรรมจึงเริ่มดำเนินมาตรการที่จะเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นถาวรของตน ซึ่งภายใน keiretsu ได้สร้างรูปแบบของการถือหุ้นระหว่างกันภายในกลุ่มซึ่งทุกๆบริษัทมีส่วนได้ส่วนเสียที่จะต้องดูแลให้บริษัททั้งหมดในกลุ่มดำเนินกิจการให้ดียิ่งๆขึ้นไป⁶ จึงเป็นรูปแบบความสัมพันธ์ที่ก่อให้เกิดประโยชน์อย่างมาก กล่าวคือ นอกจากเป็นการป้องกันการเข้าครอบครองกิจการจากภายนอกแล้ว การที่มีผู้ถือหุ้นภายนอกกลุ่มจำนวนไม่มากยังทำให้ผู้บริหารของบริษัทมีความเป็นอิสระในการดำเนินงานมากขึ้นและสามารถคงวัฒนธรรมของบริษัทและความภักดีต่อองค์กรด้วยระบบอาวุโสและการจ้างงานตลอดชีพ⁷ นอกจากนี้ การแลกเปลี่ยนบุคลากร โดยเฉพาะเจ้าหน้าที่ระดับสูงจะทำให้มีการถ่ายโอนประสบการณ์ระหว่างกันซึ่งช่วยให้สามารถสร้างความเข้าใจภายในกลุ่มได้ดียิ่งขึ้น รวมทั้งยังมีการดำเนินธุรกิจการค้าและการประสานงานเชิงกลยุทธ์ ซึ่งจะเอื้อประโยชน์ต่อบริษัทภายใน keiretsu เดียวกันก่อนบริษัทภายนอก ทั้งในด้านการเงิน การจัดหาสินค้าให้แก่กัน และการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารระหว่างกันอีกด้วย

ในส่วนของอุตสาหกรรมรถยนต์นั้น ความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดระหว่างบริษัทผู้ผลิตรถยนต์กับผู้ผลิตชิ้นส่วนเกิดขึ้นเนื่องจากความจำเป็นในช่วงสงครามจีน-ญี่ปุ่นในอดีตต่อเนื่องมาถึงการเตรียมตัวเข้าสู่สงครามโลกครั้งที่ 2 ซึ่งกองทัพต้องการเร่งการผลิตให้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จึงได้มีการใช้มาตรการผลักดันให้ผู้ผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนรายเล็กจำนวนมากยุบรวมกันเป็นบริษัทที่มีขนาดใหญ่ขึ้น และดำเนินการผลิตและจัดหาให้กับบริษัทผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ในอุตสาหกรรม ซึ่งความสัมพันธ์ที่เข้มแข็งภายในอุตสาหกรรมดังกล่าวนี้ได้สืบเนื่องต่อมาในช่วงหลังสงครามด้วยลักษณะการจัดหาชิ้นส่วนการผลิตจากผู้รับเหมาภายในกลุ่มในอัตราสูง ซึ่งในส่วนนี้เป็นเพราะการว่าจ้างผู้รับเหมาจะทำให้สามารถจัดหาชิ้นส่วนด้วยต้นทุนที่ต่ำกว่าการผลิตเองแต่ยังสามารถประกันคุณภาพการผลิตได้อีกด้วย⁸ ทั้งนี้เนื่องจากผู้ผลิตรถยนต์ต้องการชิ้นส่วนการผลิตที่มีคุณภาพ ตรงตามเวลาที่กำหนดและในราคาถูก ซึ่งเป็นการกดดันให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนต้องรับภาระในการพัฒนาความสามารถด้านการออกแบบและการผลิตสินค้า ดังนั้นบริษัทผู้ผลิตรถยนต์จึงได้ตระหนักถึงความจำเป็นที่จะต้องให้การสนับสนุนผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ดำเนินธุรกิจร่วมกันให้มีการพัฒนาเพื่อสามารถจัดหาชิ้นส่วนตามที่บริษัทต้องการได้ จึงมีการให้ความช่วยเหลือด้านการลงทุนเกี่ยวกับเทคโนโลยีใหม่ๆ การถ่ายโอนเทคโนโลยีและทักษะในการบริหารงานต่างๆ การให้ความช่วยเหลือด้านบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญในการปรับปรุงการผลิต รวมถึงการประสานงานกันในการวิจัยและพัฒนา ซึ่งทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนของญี่ปุ่นเข้าไปมีส่วนร่วมในการออกแบบและผลิตชิ้นส่วนรถยนต์แบบ

⁶ เรื่องเดียวกัน, หน้า 91-93.

⁷ Victor Argy and Leslie Stein, Japanese Economy (New York : New York University Press, 1997), p. 108.

⁸ เคนอิจิ มียาซึตะ และเดวิด รัสเซล, เคอิเร็ทส์. แปลโดย เขียวภา พุกกะคุปต์, บริทรทัศน์ พันธบุรุษย์ และพีระพนธ์ โสพิศสถิตย์, หน้า 162-167.

ใหม่ๆอย่างแท้จริง นอกจากนี้ ความสัมพันธ์ดังกล่าวที่มีการดำเนินงานร่วมกันอย่างมั่นคงมาเป็นเวลานานยังส่งผลให้กระบวนการผลิตในอุตสาหกรรมมีความยืดหยุ่นเพื่อตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของตลาด ซึ่งอุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่นมีลักษณะการผลิตที่เน้นความหลากหลายของสินค้าและการผลิตในจำนวนน้อย จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องอาศัยการทำงานร่วมกันอย่างใกล้ชิดระหว่างผู้ผลิตรถยนต์และผู้จัดหาชิ้นส่วนเพื่อให้ผู้ผลิตรถยนต์สามารถเปลี่ยนแปลงการออกแบบโมเดลและเทคโนโลยีการผลิตได้อย่างรวดเร็ว⁹ ซึ่งลักษณะความสัมพันธ์ดังกล่าวนี้ไม่เพียงเกิดขึ้นระหว่างผู้ผลิตรถยนต์กับผู้จัดหาชิ้นส่วนเท่านั้น แต่ยังขยายออกไปในหมู่ผู้จัดหาชิ้นส่วนด้วยกันเองที่จะให้ความช่วยเหลือต่อกันไปยังผู้ผลิตชิ้นส่วนรายย่อยภายใต้ความสัมพันธ์ตามลำดับขั้นต่อไป

ในส่วนของลักษณะทางด้านด้านแรงงานนั้น ความมีเสถียรภาพของความสัมพันธ์ระหว่างฝ่ายแรงงานและฝ่ายบริหารของธุรกิจญี่ปุ่นถือได้ว่าเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้เกิดประสิทธิภาพในการผลิตและคุณภาพของสินค้าที่สูงขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากโครงสร้างองค์กรแรงงานในอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์นั้นเป็นสหภาพของบริษัทมิใช่สหภาพอุตสาหกรรมหรือสหภาพแรงงานในระดับชาติ ซึ่งลักษณะดังกล่าวเกิดจากการตระหนักถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นจากปัญหาการประท้วงของแรงงานจำนวนมากซึ่งส่งผลเสียหายอย่างมากต่อ Toyota และ Nissan ในช่วงต้นทศวรรษที่ 1950 ดังนั้นแนวความคิดเรื่องสหภาพแรงงานของบริษัทและความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดระหว่างแรงงานกับฝ่ายบริหารจึงพัฒนาขึ้นเพื่อหลีกเลี่ยงข้อขัดแย้งที่อาจเกิดขึ้น โดยมีรูปแบบของการปรึกษาหารือกันระหว่างทั้งสองฝ่ายทั้งในเรื่องการวางแผนทางธุรกิจโดยรวมของบริษัท ตลอดจนจนถึงเรื่องปัญหาการทำงานที่เผชิญในแต่ละวัน ซึ่งการปรึกษาหารือดังกล่าวนี้ถูกทำขึ้นอย่างจริงจังเพื่ออธิบายเป้าหมายของการดำเนินงานให้ทุกฝ่ายได้รับรู้ รวมทั้งยังเป็นเวทีสำหรับการเสนอแนะมุมมองที่แตกต่างกัน เพื่อนำไปสู่การประสานความคิดเพื่อให้การตัดสินใจต่างๆดำเนินไปได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด ซึ่งปัญหาต่างๆจะได้รับการพิจารณาแก้ไขในขณะที่การผลิตยังสามารถดำเนินต่อไป นอกจากนี้ ข้อดีที่สำคัญของรูปแบบการปรึกษาหารือกันระหว่างฝ่ายบริหารและฝ่ายแรงงานนอกเหนือจากทัศนคติที่ได้รับการประสานให้สอดคล้องกันของทั้งสองฝ่ายแล้ว ยังก่อให้เกิดความไว้วางใจซึ่งกันและกันซึ่งเอื้อต่อการนำระบบการผลิตใหม่ๆมาใช้ ดังจะเห็นได้จากการใช้เครื่องจักรอัตโนมัติเข้ามาทำหน้าที่แทนแรงงานคน ซึ่งเป็นการปรับปรุงสภาพการทำงานที่บริษัทญี่ปุ่นสามารถตอบรับการเปลี่ยนแปลงได้อย่างรวดเร็วจากผลของความสัมพันธ์ระหว่างฝ่ายบริหารและฝ่ายแรงงานที่มีเสถียรภาพ¹⁰

⁹ Koichi Shimokawa, "Japan's Keiretsu System : The Case of the Automobile Industry," in The Political Economy of East Asia – Japan, ed. John Ravenhill (Aldershot , UK : Edward Elgar Publishing, 1995), pp.117-145.

¹⁰ Koichi Shimokawa, The Japanese Automobile Industry : A Business History, pp.25-27.

2.3 พัฒนาการของอุตสาหกรรมรถยนต์ญี่ปุ่น

ตั้งแต่หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 อุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่นถูกกำหนดให้เป็นอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์และเป็นอุตสาหกรรมส่งออกในอนาคต ซึ่งรัฐบาลพยายามใช้มาตรการต่างๆ เพื่อส่งเสริมและปกป้องอุตสาหกรรมให้สามารถพัฒนาและสร้างความเข้มแข็งในการแข่งขันระหว่างประเทศ โดยในเบื้องต้นได้พยายามเลื่อนการเปิดเสรีทางการค้าและทุนออกไปเพื่อให้เวลาแก่อุตสาหกรรมในการเตรียมพร้อมประกอบกับการใช้นโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรม เช่น การให้เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำจากสถาบันการเงินของรัฐบาล การให้เงินอุดหนุนอุตสาหกรรม การใช้มาตรการทางภาษีสำหรับการนำเข้าเทคโนโลยีต่างประเทศและเครื่องจักรอุปกรณ์ที่จำเป็น รวมทั้งยังใช้มาตรการปกป้องอุตสาหกรรมก่อนการเปิดเสรี เช่น การปกป้องทางภาษีและการจำกัดการนำเข้าด้วยระบบการจัดสรรเงินตราต่างประเทศ เป็นต้น และภายหลังจากการเปิดเสรีซึ่งผู้ผลิตมีความเข้มแข็งสามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้แล้ว รัฐบาลได้เปลี่ยนบทบาทมาเน้นการกำหนดและส่งเสริมมาตรฐานด้านความปลอดภัยและด้านสภาพแวดล้อม รวมทั้งยังทำหน้าที่เจรจาไกล่เกลี่ยกับประเทศอื่นๆ เพื่อบรรเทาปัญหาความขัดแย้งที่เกิดขึ้น ดังนั้น การเติบโตอย่างรวดเร็วของอุตสาหกรรมรถยนต์ญี่ปุ่นจึงเป็นผลมาจากทั้งการสนับสนุนจากภาครัฐ และความได้เปรียบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงในสภาพเศรษฐกิจระหว่างประเทศในช่วงเวลาต่างๆ รวมทั้งโครงสร้างการผลิตที่มีลักษณะโดดเด่นของความสัมพันธ์ระหว่างผู้ผลิตรถยนต์กับผู้จัดหาชิ้นส่วนและการแข่งขันระหว่างบริษัทภายในอุตสาหกรรมรถยนต์เป็นสำคัญ

อุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่นก้าวขึ้นมาเป็นอุตสาหกรรมสำคัญในระบบเศรษฐกิจและเติบโตอย่างรวดเร็วในตลาดต่างประเทศภายใต้โครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์โลกที่เคยมีผู้ผลิตตะวันตกทั้งอเมริกาและยุโรปตะวันตกเป็นตัวแสดงที่มีอิทธิพลอยู่แต่เดิม ซึ่งจากการเติบโตอย่างรวดเร็วของอุตสาหกรรมดังกล่าวได้ทำให้การศึกษาถึงเส้นทางการพัฒนาที่เกิดขึ้นของอุตสาหกรรมรถยนต์ญี่ปุ่นเป็นสิ่งที่ควรให้ความสำคัญ โดยสามารถแบ่งพัฒนาการของอุตสาหกรรมรถยนต์ญี่ปุ่นตามช่วงเวลาได้ ดังนี้

1) ก่อนและระหว่างสงครามโลกครั้งที่สอง : ช่วงแรกของการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์

ในช่วงก่อนสงครามโลกครั้งที่สองนั้นเป็นช่วงเวลาแรกเริ่มของการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่น ซึ่งนโยบายอุตสาหกรรมของกองทัพญี่ปุ่นมีบทบาทสำคัญต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมดังกล่าวอย่างมาก กล่าวคือ หลังจากสงครามโลกครั้งที่ 1 ซึ่งเกิดขึ้นในปี ค.ศ. 1914 ได้ทำให้กองทัพตระหนักถึงความต้องการในการใช้ยานยนต์โดยเฉพาะรถบรรทุกในทางทหารเพิ่มมากขึ้น ซึ่งในช่วงเวลาดังกล่าวบริษัทต่อเรือหลายรายได้เข้ามาสู่อุตสาหกรรมรถยนต์เพื่อผลิตสนองความต้องการของกองทัพ โดยได้รับการสนับสนุนทางด้านกฎหมายอย่างมากจากการผ่านกฎหมาย Law of Aid for Military

Vehicles (1918) ของรัฐบาล และ Army Military Vehicle Force ของฝ่ายทหาร¹¹ จนถึงในทศวรรษที่ 1920 ซึ่งเป็นช่วงเวลาของการเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญของอุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่น เมื่อเกิดแผ่นดินไหวครั้งใหญ่ในภูมิภาคคันโต (the Great Kanto Earthquake) ในเดือนกันยายน ค.ศ.1923 ได้นำไปสู่ความต้องการรถยนต์อย่างเร่งด่วนเพื่อให้บริการแก่ผู้อาศัยอยู่ในเขตที่ได้รับความเสียหาย จึงมีการนำเข้าแชสซีส์ ของรถบรรทุก Ford โมเดล T จำนวน 800 คัน และนำมาดัดแปลงเป็นรถโดยสาร (Entaro buses) เพื่อให้เป็นมาตรการชั่วคราวในการบรรเทาปัญหาระบบการคมนาคมของเมืองโตเกียวจนกว่าจะได้รับการบูรณะฟื้นฟู ซึ่งจากการค้าครั้งนี้ทำให้ Ford ที่กำลังให้ความสนใจในการตั้งโรงงานสาขาในเอเชียขึ้นในเซี่ยงไฮ้ได้เห็นความสำคัญของตลาดญี่ปุ่น และได้เลือกเมืองโยโกฮาม่าเป็นฐานการผลิตในเอเชียในปี ค.ศ.1925 ซึ่งต่อมาบริษัท General Motor (GM) ผู้ผลิตรถยนต์สำคัญอีกบริษัทหนึ่งของสหรัฐฯ ได้เข้ามาตั้งโรงงานผลิตในโอซาก้าในปี ค.ศ.1927¹²

จากการเข้ามาดำเนินกิจการของบริษัทรถยนต์ต่างชาติครั้งนี้ได้เป็นแรงกระตุ้นสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่น กล่าวคือ กระทรวงการค้าและอุตสาหกรรมของญี่ปุ่นได้ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ในฐานะนโยบายสำคัญของชาติและพิจารณาการพัฒนาอย่างรวดเร็วของบริษัทรถยนต์ต่างชาติในตลาดญี่ปุ่นที่เกิดขึ้นในขณะนั้นว่าเป็นสาเหตุที่บ่อนทำลายบริษัทรถยนต์ภายในประเทศ จึงมีการตั้งคณะกรรมการเพื่อกำหนดนโยบายในปี ค.ศ.1929 นอกจากนี้ทางฝ่ายกองทัพยังต้องการส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์ให้เข้มแข็ง เนื่องจากวิตกถึงความเสียหายที่บริษัทรถยนต์ญี่ปุ่นอาจประสบภายใต้แรงกดดันจากบริษัทต่างชาติ ดังเช่นที่เกิดในกรณีของประเทศเยอรมนีซึ่งบริษัทรถยนต์ในประเทศถูกบริษัท GM เข้าควบคุมกิจการในปี ค.ศ.1929 ซึ่งอาจส่งผลถึงการดำเนินงานของกองทัพ ดังนั้น ทั้งฝ่ายกองทัพและกระทรวงต่างๆที่เกี่ยวข้องจึงได้ให้การสนับสนุนการฟื้นฟูบริษัทรถยนต์ญี่ปุ่นที่มีอยู่และส่งเสริมการตั้งบริษัทใหม่เพื่อให้สามารถแข่งขันกับบริษัทต่างชาติได้¹³

เมื่อญี่ปุ่นเตรียมการเข้าสู่สงคราม รัฐบาลได้ส่งเสริมการผลิตยานยนต์เพื่อใช้ในกิจกรรมทางการทหารโดยเฉพาะการผลิตรถบรรทุกเพื่อใช้ขนส่งทหารและยุทโธปกรณ์ต่างๆ โดยรัฐบาลได้ออก

¹¹ Yasuo Miyakawa, "The transformation of the Japanese motor vehicle industry and its role in the world : industrial restructuring and technical evolution," in Restructuring the global automobile industry : National and regional impact. ed. Christopher M. Law (New York : Routledge,1991),pp.89-90.

¹² Japan Automobile Manufacturers Association, "History of Japan's Auto Industry." [cited 14 November 1999] Available from : http://www.japanauto.com/about/hjai_introhtml#top ; INTERNET.

¹³ Yasuo Miyakawa, "The transformation of the Japanese motor vehicle industry and its role in the world : industrial restructuring and technical evolution," in Restructuring the global automobile industry : National and regional impact. ed. Christopher M. Law,p.91.

กฎหมายที่เอื้อประโยชน์แก่ผู้ผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นในหลายทางซึ่งถือเป็นแรงสนับสนุนที่สำคัญที่ผลักดันให้อุตสาหกรรมรถยนต์ก้าวหน้าไปอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะในทศวรรษที่ 1930 ซึ่งรัฐบาลได้กำหนดนโยบายอุตสาหกรรมเพื่อช่วยเร่งการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่น รวมทั้งยังกีดกันผู้ผลิตรถยนต์สหรัฐฯที่ผูกขาดตลาดรถยนต์ญี่ปุ่นโดยอาศัยกฎหมายว่าด้วยอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ (The Automobile Manufacturing Industries Act) ปี ค.ศ.1936 ซึ่งมีเป้าหมายเพื่อกำจัดการผูกขาดของผู้ผลิตต่างชาติด้วยเหตุผลทางด้านความมั่นคงของชาติในการสร้างความมั่นใจในการจัดหายานยนต์ในช่วงสงคราม โดยการสนับสนุนการผลิตขนาดใหญ่ของบริษัทญี่ปุ่นเพื่อตอบสนองความต้องการภายในประเทศและจำกัดจำนวนการผลิตของบริษัทต่างชาติ นอกจากนี้ยังมีการเพิ่มภาษีนำเข้ารถยนต์จากร้อยละ 50 เป็นร้อยละ 70 และภาษีนำเข้าเครื่องยนต์จากร้อยละ 35 เป็นร้อยละ 60 ซึ่งมาตรการเหล่านี้เป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งที่ผลักดันให้บริษัทรถยนต์สหรัฐฯต้องประสบปัญหาในตลาดญี่ปุ่น ประกอบกับการที่ค่าเงินเยนลดลงหลังจากเกิดสงครามระหว่างจีนกับญี่ปุ่นในปี ค.ศ.1937 อันส่งผลให้ราคาสินค้านำเข้าสูงขึ้นอย่างมากยังเป็นการลดความสามารถของบริษัทต่างชาติ และแม้ว่าทั้ง Ford และ GM ได้พยายามทำข้อตกลงความร่วมมือกับบริษัทรถยนต์ญี่ปุ่น (Nissan และ Toyota) เพื่อคงการดำเนินงานในญี่ปุ่นไว้ แต่ด้วยแรงกดดันอย่างมากของกองทัพเมื่อมีการประกาศใช้กฎหมายว่าด้วยยานยนต์ทางการทหาร (The Military Motor Vehicle Act) ในปี ค.ศ.1939 ซึ่งอนุญาตการผลิตรถยนต์เฉพาะที่ใช้ทางการทหารและการใช้ของรัฐบาลเท่านั้น จึงทำให้ผู้ผลิตสหรัฐฯต้องยุติการผลิตและถอนตัวออกจากอุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่นในปี ค.ศ.1939

นอกจากนี้ ในช่วงการเตรียมการเข้าสู่สงครามยังถือได้ว่าเป็นจุดเริ่มต้นที่สำคัญของการพัฒนาความสัมพันธ์ระหว่างผู้ผลิตรถยนต์กับผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในระบบการผลิตของญี่ปุ่น กล่าวคือ เมื่อการผลิตรถยนต์ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง การพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์จึงเป็นสิ่งสำคัญ เนื่องจากความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดระหว่างผู้ผลิตรถยนต์กับผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์เป็นสิ่งจำเป็นในการปรับปรุงเทคโนโลยีการผลิต การควบคุมคุณภาพและการจัดการระบบการจัดส่งสินค้า ซึ่งในเวลาดังกล่าวผู้ผลิตรถยนต์ได้ให้การส่งเสริมอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ที่พัฒนาช้าหลังจากโดยอาศัยความไว้วางใจซึ่งกันและกันเป็นพื้นฐานสำคัญ ซึ่งระบบการผลิตที่ผู้ผลิตรถยนต์และผู้จัดหาชิ้นส่วนดำเนินงานร่วมกันอย่างใกล้ชิดนี้ยังคงอยู่และเป็นจุดสำคัญที่ส่งผลให้อุตสาหกรรมรถยนต์ญี่ปุ่นก้าวหน้าและเข้มแข็งต่อมาในช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่สอง และนอกเหนือจากการพัฒนาของอุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศแล้ว ความก้าวหน้าของอุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่นยังขยายออกไปนอกประเทศพร้อมกับการขยายตัวของกองกำลังทางทหารของญี่ปุ่นในเอเชีย โดยมีการตั้งโรงงานผลิตชิ้นในจีน เกาหลี ไต้หวัน สิงคโปร์และอินโดนีเซียอีกด้วย¹⁴

¹⁴ Ibid., p.94.

2) หลังสงครามโลกครั้งที่สอง – ปลายทศวรรษที่ 1940 : การฟื้นฟูภายใต้การยึดครองของ
กองกำลังฝ่ายสัมพันธมิตร

สงครามโลกครั้งที่สองเป็นเหตุการณ์สำคัญที่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอำนาจระหว่างประเทศ ทั้งนี้เนื่องจากมหาอำนาจยุโรปหลายประเทศต่างได้รับความสูญเสียจากผลของสงครามโดยเฉพาะทางด้านการทหารและเศรษฐกิจของประเทศ แต่ในขณะเดียวกันสหรัฐอเมริกาซึ่งได้รับความเสียหายจากสงครามน้อยมากและยังมีระบบเศรษฐกิจที่เข้มแข็งในขณะนั้นได้ก้าวขึ้นมาเป็นมหาอำนาจที่มีบทบาทสำคัญในการเมืองระหว่างประเทศหลังสงครามโลกครั้งที่สอง และเมื่อญี่ปุ่นพ่ายแพ้สงครามและตกอยู่ภายใต้การยึดครองของฝ่ายสัมพันธมิตรนั้น สหรัฐอเมริกาได้เข้ามามีบทบาทสำคัญในการจัดระเบียบภายในญี่ปุ่น รวมทั้งดำเนินการเพื่อช่วยฟื้นฟูเศรษฐกิจของญี่ปุ่นให้มีความมั่นคงและสามารถพึ่งตนเองได้ นอกจากนี้ นโยบายของสหรัฐอเมริกายังต้องการให้เกิดการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมและการค้าของญี่ปุ่นเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจของเอเชียและช่วยสร้างดุลยภาพทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ ซึ่งแนวคิดดังกล่าวนี้เป็นความต่อเนื่องในนโยบายของสหรัฐที่มีต่อเอเชียตั้งแต่ทศวรรษที่ 1930¹⁵

ในช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่สอง อุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่นได้รับผลกระทบจากสงครามอย่างมาก โดยเฉพาะเกิดการขาดแคลนวัตถุดิบวัตถุดิบที่สำคัญคือเหล็กกล้า รวมทั้งยังตกอยู่ภายใต้นโยบายของกองกำลังยึดครองของฝ่ายสัมพันธมิตรที่นำโดยสหรัฐอเมริกาซึ่งพยายามสลายกองทัพปฏิรูปประชาธิปไตย สลายกลุ่มไชนัซซีและต่อต้านการผูกขาด และในส่วนของการผลิตรถยนต์ในญี่ปุ่นนั้นถูกควบคุมอย่างเข้มงวดในช่วงแรกหลังสงครามยุติ เนื่องจากรถยนต์ถูกพิจารณาว่าเป็นสินค้าที่สามารถใช้เพื่อวัตถุประสงค์ทางการทหารได้ อย่างไรก็ตาม ในเดือนกันยายน ค.ศ. 1945 ฝ่ายยึดครองได้อนุญาตให้บริษัทกว่า 30 รายทำการผลิตรถบรรทุกได้เพื่อบรรเทาปัญหาการขนส่งสินค้าในการฟื้นฟูเศรษฐกิจและเป็นการดำเนินการที่พยายามกระจายการผลิตมิให้เกิดการผูกขาดดังเช่นในช่วงก่อนสงคราม และหลังจากนั้นในปี ค.ศ. 1947 ได้อนุญาตให้มีการผลิตรถยนต์นั่งขนาดเล็ก (ต่ำกว่า 1500cc) ได้โดยจำกัดจำนวนการผลิตไว้เพียง 300 คันต่อปีเพื่อใช้ในโรงงานของรัฐบาลและใช้ในทางธุรกิจเท่านั้น จนถึงเดือนตุลาคม ค.ศ. 1949 ฝ่ายยึดครองจึงได้ยกเลิกการจำกัดการผลิตรถยนต์นั่งและยกเลิกการควบคุมการจำหน่ายทั้งหมดในเดือนเมษายน ค.ศ. 1950¹⁶ อย่างไรก็ตาม แม้ว่าอุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่นจะเผชิญกับข้อจำกัดหลายประการในช่วงแรกหลังสงคราม แต่ผู้ผลิตรถยนต์ได้พยายามพัฒนา

¹⁵ William S. Borden, The Pacific Alliance : United States Foreign Economic Policy and Japanese Trade Recovery, 1947-1955, pp.105-106.

¹⁶ Machiko Watanabe, "Japan-Industrial Policy and the development of automotive Industry," in Industrial Policy in East Asia. eds. Ryuichiro Inoue, Hirohisa Kohama, and Shujiro Urata (Japan : JETRO, 1993), pp.196-197.

และปรับตัวตอบรับต่อข้อจำกัดดังกล่าว ทั้งจากการเรียนรู้การทำงานและเทคนิคการซ่อมแซมยานยนต์ จากกองทัพสหรัฐฯ ตลอดจนการรวมกลุ่มกันก่อตั้งสมาคมที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมรถยนต์ต่างๆ ได้แก่ สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ (Automobile Industrial Association) ซึ่งก่อตั้งในปี ค.ศ.1948 และหลังจากนั้นได้มีการก่อตั้งสมาคมอื่นๆตามมา คือ สมาคมอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ญี่ปุ่น (Japan Auto Parts Industries Association) สมาคมผู้ผลิตรถยนต์ขนาดเล็ก (The Midget Motor Manufacturers Association) และสมาคมอุตสาหกรรมตัวถังรถยนต์ญี่ปุ่น (Japan Auto-Body Industries Association) เป็นต้น ทั้งนี้เนื่องมาจากความต้องการปรับปรุงการจัดส่งวัตถุดิบและชิ้นส่วนรถยนต์ที่มีความจำเป็นต่อการผลิตทั้งหลายให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น จึงเป็นแรงกระตุ้นให้เกิดการสร้างองค์กรที่เป็นตัวแทนของฝ่ายต่างๆภายในอุตสาหกรรม¹⁷

นอกจากนี้ ในส่วนของการส่งเสริมด้านนโยบายเพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์นั้น เดือนตุลาคม ค.ศ.1948 ได้มีการประกาศใช้นโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์พื้นฐาน (Basic Automotive Industry Policy) เพื่อส่งเสริมความมีประสิทธิภาพของการคมนาคมขนส่งโดยให้ความสำคัญกับอุตสาหกรรมรถยนต์อันมีเป้าหมายเพื่อผลักดันการผลิตรถบรรทุกขนาดเล็ก การสร้างระบบการผลิตขนาดใหญ่ โดยเปิดรับเทคโนโลยีจากต่างประเทศ และการส่งเสริมการส่งออกไปยังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งจากแนวทางของนโยบายดังกล่าวนี้ได้ส่งผลให้อุตสาหกรรมรถยนต์ได้รับความสำคัญในการจัดสรรเงินและวัตถุดิบ กล่าวคือ อุตสาหกรรมรถยนต์ได้รับการจัดสรรเงินทุนจากบริษัทเงินทุนเพื่อฟื้นฟู (Reconstruction Finance Corporation-RFC) เป็นจำนวน 766.5 ล้านดอลลาร์ในช่วงปี ค.ศ.1948 และได้รับการจัดสรรไปยัง Toyota, Nissan และ Diesel Motors อันมีผลทำให้การผลิตรถบรรทุกและรถโดยสารเพิ่มขึ้นอย่างมากจากจำนวน 9,881 คันในปี ค.ศ.1947 เป็น 18,493 คันในปี ค.ศ.1948¹⁸ อย่างไรก็ตาม ภายใต้นโยบายทางการเงินที่เข้มงวดเพื่อแก้ไขภาวะเงินเฟ้อ (Dodge Line Plan) ในปี ค.ศ.1949 และการประท้วงของสหภาพแรงงาน ทำให้ในช่วงปลายทศวรรษที่ 1940 อุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่นต้องประสบภาวะตกต่ำอีกครั้ง

3) ทศวรรษที่ 1950 : ความเป็นอิสระของอุตสาหกรรมรถยนต์ภายใต้การสนับสนุนของภาครัฐ

ในช่วงเริ่มทศวรรษที่ 1950 เป็นช่วงเวลาสำคัญที่เกิดความเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญในบรรยากาศการเมืองระหว่างประเทศอันส่งผลด้านบวกต่อเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมของประเทศญี่ปุ่น

¹⁷ Japan Automobile Manufacturers Association, "History of Japan's Auto Industry." [cited 14 November 1999] Available from : http://www.japanauto.com/about/hjai_03html#top ; INTERNET.

¹⁸ Machiko Watanabe, "Japan-Industrial Policy and the development of automotive Industry," in *Industrial Policy in East Asia*. eds. Ryuichiro Inoue, Hirohisa Kohama, and Shujiro Urata, p.197.

ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวคือการเกิดสงครามเย็นและสงครามเกาหลี ทั้งนี้เนื่องจากการที่ต้นตอทางเศรษฐกิจและการพัฒนาอุตสาหกรรมของญี่ปุ่นในช่วงหลังสงครามได้รับอิทธิพลอย่างมากจากนโยบายยึดครองของฝ่ายสัมพันธมิตรที่มีสหรัฐฯเป็นผู้นำ ดังนั้น เมื่อเกิดความขัดแย้งทางการเมืองระหว่างประเทศอันมีผลมาจากความแตกต่างทางอุดมการณ์การเมืองซึ่งนำไปสู่ภาวะสงครามเย็นนั้น สหรัฐฯได้ปรับนโยบายต่อญี่ปุ่นเพื่อสนับสนุนให้ญี่ปุ่นเป็นประเทศที่มีส่วนเสริมสร้างความมั่นคงในเอเชียและเป็นแนวร่วมสำคัญ of สหรัฐฯ ในการป้องกันการขยายตัวของคอมมิวนิสต์ในภูมิภาคนี้ โดยลดความเข้มงวดของนโยบายและลดภาระการชดเช้ค่าปฏิกรรมสงคราม รวมทั้งมีการผ่อนปรนมาตรการป้องกันการผูกขาดและการสลายไซบัตซี และในช่วงเวลาเดียวกับการลดและยกเลิกกฎเกณฑ์ต่างๆ ทางด้านอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจนี้ ได้เกิดสงครามเกาหลีขึ้นในเดือนมิถุนายน ค.ศ. 1950 ซึ่งก่อให้เกิดความจำเป็นอย่างเร่งด่วนในการเตรียมพร้อมของกองทัพสหรัฐฯซึ่งเกี่ยวพันกับการรบในคาบสมุทรเกาหลี ส่งผลให้ญี่ปุ่นมีโอกาสจัดหาสินค้าพิเศษ (special procurement) ทั้งด้านยุทธโปกรณ์และเสบียงต่างๆ รวมทั้งยานยนต์ให้เพื่อสนองความต้องการเหล่านั้น และจากสงครามเกาหลีนี้ผู้ผลิตรถยนต์ของญี่ปุ่นไม่เพียงได้รับการสั่งสินค้ารถยนต์เท่านั้น แต่ยังรวมไปถึงเครื่องยนต์ ชิ้นส่วนอะไหล่ การซ่อมแซมยานยนต์ทหาร ฯลฯ ทำให้มีการขยายการผลิตอย่างรวดเร็วซึ่งมีส่วนช่วยกระตุ้นการเติบโตของทั้งอุตสาหกรรมรถยนต์และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนที่มีความเกี่ยวเนื่องกัน นอกจากนี้ สถานการณ์ดังกล่าวยังมีผลทำให้ทุนสำรองเงินตราต่างประเทศของญี่ปุ่นเพิ่มมากขึ้นประกอบกับความต้องการผลิตจำนวนมากได้เร่งให้เกิดการปรับโครงสร้างการผลิตที่ทันสมัย โดยการลดขนาดอุตสาหกรรมให้เหมาะสมเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพ (rationalization) โดยได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลในรูปแบบของการจัดสรรเงินตราต่างประเทศเพื่อนำเข้าเครื่องมือเครื่องจักรเทคโนโลยีจากต่างประเทศ และการลงทุนทางด้านโรงงานต่างๆ ซึ่งผลจากการสะสมทุนในช่วงเวลานี้ได้เป็นรากฐานสำคัญของการพัฒนาในช่วงต่อมา

ในส่วนของ การสนับสนุนจากภาครัฐนั้น ในช่วงทศวรรษที่ 1950 รัฐบาลมีบทบาทในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์อย่างมาก ทั้งในด้านการให้ความช่วยเหลือทางการเงินจากรัฐบาลและการใช้มาตรการส่งเสริมทางด้านภาษี การปกป้องอุตสาหกรรมรถยนต์จากการลงทุนทางตรงของบริษัทต่างชาติ และจากการนำเข้ารถยนต์ รวมทั้งการอนุญาตให้มีการนำเข้าเทคโนโลยีจากต่างประเทศเพื่อปรับปรุงคุณภาพการผลิต โดยกระทรวงการค้าและอุตสาหกรรมระหว่างประเทศ (MITI) พยายามส่งเสริมและปกป้องผู้ผลิตรถยนต์ภายในประเทศและให้คำแนะนำทางด้านอุตสาหกรรมโดยมีเป้าหมายในการนำเทคโนโลยีใหม่ๆ มาใช้ด้วยการร่วมมือทางเทคโนโลยีกับผู้ผลิตรถยนต์ต่างชาติเพื่อปรับปรุงเทคโนโลยีการผลิตหนึ่งและยกระดับความสามารถในการแข่งขันในตลาดต่างประเทศและได้ประกาศนโยบายเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ภายใต้กฎหมายเพื่อการใช้ประโยชน์จากทุนต่างชาติ (The Amended Law for Introduction of Foreign Capital) ซึ่งบังคับใช้ในปี ค.ศ. 1951 ยิ่งไปกว่านั้น การปรับลดขนาดของอุตสาหกรรมยังได้รับการส่งเสริมจากรัฐบาลด้วยกฎหมายส่งเสริมการปรับลดขนาดอุตสาหกรรม (The

Industry Rationalization Promotion Law) ที่บังคับใช้ในเดือนมีนาคม ค.ศ.1952 ซึ่งกำหนดอุตสาหกรรมที่สมควรลดขนาด ได้แก่ อุตสาหกรรมรถยนต์ เหล็ก อุปกรณ์เครื่องจักร และเครื่องมือสื่อสาร ทั้งนี้ อุตสาหกรรมดังกล่าว จะได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีและเงินกู้ยืมดอกเบี้ยต่ำจากรัฐบาลเพื่อดำเนินการปรับลดขนาดอุตสาหกรรม นอกจากนี้ การลดขนาดของอุตสาหกรรมรถยนต์ยังได้รับแรงกระตุ้นจากการตั้งกฎเกณฑ์มาตรฐานอุตสาหกรรมของญี่ปุ่น (Japan Industrial Standards-JIS) ที่กำหนดขึ้นในปี ค.ศ.1951 และระบบการอุดหนุนทางด้านอุตสาหกรรมที่ถูกนำมาใช้ในปี ค.ศ.1952 ซึ่งมาตรการต่างๆ เหล่านี้มีส่วนสำคัญในการส่งเสริมการปรับปรุงสินค้าญี่ปุ่นทั้งในด้านต้นทุนการผลิตและคุณภาพทำให้ผู้ผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นสามารถผลิตรถยนต์ที่มีความสามารถในการแข่งขันในตลาดมากยิ่งขึ้น¹⁹ นอกจากนี้ MITI ยังได้ประกาศโครงการพัฒนารถยนต์นั่งภายในประเทศภายใต้แผนการรถยนต์ของประชาชน (People's Car Plan) ในปี ค.ศ.1955 ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนการพัฒนารถยนต์นั่งที่สามารถผลิตได้จำนวนมากในราคาที่ประชาชนสามารถซื้อได้ โดยเปิดโอกาสให้ผู้ผลิตได้พัฒนารถยนต์ต้นแบบของตัวเอง²⁰ และแม้ว่าภายหลังจากการพิจารณาระหว่างฝ่ายอุตสาหกรรมกับรัฐบาลแล้วแผนการดังกล่าวจะถูกยกเลิกไป แต่ได้ส่งผลให้เกิดการแข่งขันมากยิ่งขึ้นในหมู่ผู้ผลิตรถยนต์นั่ง โดยการลดราคาและการปรับขนาดการผลิตให้เหมาะสมเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด²¹

ภายหลังจากการทำสนธิสัญญาสันติภาพซานฟรานซิสโกในปี ค.ศ.1951 และการลงนามสนธิสัญญาความมั่นคงร่วมกันระหว่างญี่ปุ่นกับสหรัฐอเมริกาได้ทำให้ญี่ปุ่นกลับเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของประชาคมระหว่างประเทศอีกครั้ง ซึ่งนอกจากจะทำให้กิจการภายในกลับมาอยู่ภายใต้อำนาจของรัฐบาลญี่ปุ่นอีกครั้งแล้ว ยังส่งผลถึงความร่วมมือระหว่างภาคเอกชนในอุตสาหกรรมรถยนต์อีกด้วย กล่าวคือในส่วนของผู้ผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นนั้น ผู้ผลิตรถยนต์ของญี่ปุ่นได้มีความพยายามที่จะส่งเสริมการผลิตขนาดใหญ่ที่ไม่สามารถทำได้ในช่วงก่อนสงครามและพัฒนาการผลิตที่ได้มาตรฐานสากลมากยิ่งขึ้น และในส่วนของภาครัฐโดยกระทรวงการค้าและอุตสาหกรรมระหว่างประเทศได้ตระหนักถึงความล้มเหลวของเทคโนโลยีการผลิตของญี่ปุ่นเมื่อเทียบกับผู้ผลิตสหรัฐและยุโรป ซึ่งวิธีการหนึ่งที่จะลดช่องว่างดังกล่าวในระยะเวลาด้านที่สั้นที่สุดเท่าที่จะทำได้ คือ การทำข้อตกลงร่วมมือทางเทคโนโลยีกับผู้ผลิตรถยนต์ต่างประเทศ โดยเฉพาะผู้ผลิตรถยนต์ยุโรป เพื่อยกระดับเทคโนโลยีการผลิตรถยนต์นั่งของญี่ปุ่น อาทิ การทำข้อตกลง

¹⁹ Japan Automobile Manufacturers Association, "History of Japan's Auto Industry." [cited 14 November 1999] Available from : http://www.japanauto.com/about/hjai_04.html#top ; INTERNET.

²⁰ Akira Kawahara, *The Origin of Competitive Strength : fifty years of the auto industry in Japan and the U.S.* (S.I. : S.N.,1997),pp.13-15.

²¹ Yasuo Miyakawa, "The transformation of the Japanese motor vehicle industry and its role in the world : industrial restructuring and technical evolution," in *Restructuring the global automobile industry : National and regional impact.* ed. Christopher M. Law ,p.96.

ความร่วมมือทางเทคนิคระหว่าง Nissan กับ Austin ในปี ค.ศ.1952 รวมทั้งระหว่าง Isuzu กับ Hillman Hino กับ Renault ในปี ค.ศ.1953 และ Mitsubishi Heavy Industries กับ Willy Overland ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการส่งเสริมความก้าวหน้าทางการผลิตของญี่ปุ่น ในขณะที่การร่วมมือกับผู้ผลิตญี่ปุ่นนี้ส่วนหนึ่งเกิดขึ้นจากความต้องการของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ของยุโรปซึ่งต้องก้าวเข้าสู่ตลาดญี่ปุ่นอีกครั้งเพื่อขยายตลาดภายนอกประเทศ เมื่อผู้ผลิตต้องเผชิญกับการขยายตัวของผู้ผลิตสหรัฐในตลาดยุโรป²² อย่างไรก็ตาม การทำข้อตกลงความร่วมมือดังกล่าวนี้ได้ให้ประโยชน์กับฝ่ายญี่ปุ่นอย่างมาก กล่าวคือ ทำให้ผู้ผลิตรถยนต์ของญี่ปุ่นสามารถสร้างสายการผลิตขนาดใหญ่สำหรับรถยนต์นั่งขนาดเล็กได้ โดยการใช้เครื่องมือเครื่องจักรที่ทันสมัยและมีการปรับปรุงโรงงานการผลิตให้มีมาตรฐาน นอกจากนี้ ผู้ผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นยังถ่ายโอนเทคโนโลยีไปยังผู้ผลิตรายย่อยอันทำให้ความสัมพันธ์ภายในเครือข่ายของผู้ผลิตมีความเข้มแข็ง และในที่สุดการพัฒนาเทคโนโลยีที่ยืมมาจากตะวันตกทำให้ผู้ผลิตญี่ปุ่นสามารถผลิตขึ้นส่วนและประกอบต่างๆได้เองภายในประเทศและสามารถพัฒนารถยนต์ต้นแบบได้เองในเวลาต่อมา²³

นอกจากนี้ การขยายตัวของตลาดรถยนต์ได้ส่งผลให้ผู้ผลิตรถยนต์ต้องพัฒนาระบบการจัดการขึ้นส่วนที่ตอบสนองการผลิตได้อย่างรวดเร็ว เพื่อให้สามารถแข่งขันกับบริษัทผู้ผลิตรายอื่นและเตรียมพร้อมสำหรับการเปิดเสรีด้านการค้าและการลงทุนที่จะเกิดขึ้นจากพันธะในการที่ญี่ปุ่นเข้าเป็นสมาชิกของข้อตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าและภาษีศุลกากร (General Agreement on Tariffs and Trade-GATT) ในเดือนกันยายน ค.ศ.1955 ซึ่งได้นำไปสู่ลักษณะการรับเหมาช่วง (subcontracting) ในอุตสาหกรรมรถยนต์ อันเนื่องมาจากผู้ผลิตจำเป็นต้องสร้างระบบการผลิตที่ประหยัดจากขนาด ซึ่งในช่วงเวลาดังกล่าวมีการผลิตรถยนต์จำนวนมาก หลายรุ่นหลายแบบ และการผลิตขึ้นส่วนที่มีความหลากหลายในจำนวนที่น้อยไม่ก่อให้เกิดประสิทธิภาพ จึงทำให้ผู้ผลิตรถยนต์อาศัยการจัดการขึ้นส่วนจากผู้รับเหมาช่วง ซึ่งได้มีการพัฒนาความสัมพันธ์ระหว่างกันอย่างใกล้ชิดโดยผู้ผลิตรถยนต์ได้ให้ความช่วยเหลือในการพัฒนาการผลิตและเทคโนโลยีแก่ผู้ผลิตขึ้นส่วนเพื่อให้ผู้ผลิตขึ้นส่วนสามารถจัดการขึ้นส่วนที่มีมาตรฐานตรงตามความต้องการได้ จึงทำให้บริษัทรถยนต์ของญี่ปุ่นสามารถผลิตรถยนต์ได้หลากหลายด้วยการใช้รูปแบบการรับเหมาช่วงการผลิตและได้กลายเป็นลักษณะสำคัญที่มีส่วนทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่นมีความสามารถในการแข่งขันอย่างมากในเวลาต่อมา

นอกเหนือจากระบบการรับเหมาช่วงดังกล่าวแล้ว ความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมรถยนต์ญี่ปุ่นยังได้รับการส่งเสริมจากการริเริ่มระบบการผลิตแบบทันเวลาพอดี (just-in-time) ซึ่ง

²² Machiko Watanabe, "Japan-Industrial Policy and the development of automotive Industry," in *Industrial Policy in East Asia*. eds. Ryuichiro Inoue, Hirohisa Kohama, and Shujiro Urata, pp.199-200.

²³ Konosuke Odaka, Keinosuke Ono, and Fumihiko Adachi, *The Automobile Industry in Japan : A Study of Ancillary Firm Development* (Tokyo : Kinokuniya Company, 1988), pp.43-44.

เป็นปรัชญาการผลิตที่ถูกพัฒนาขึ้นจาก Toyota ในช่วงต้นทศวรรษที่ 1950 เพื่อให้ระบบการผลิตมีความยืดหยุ่นมากขึ้นในการจัดหาชิ้นส่วนเข้าสู่สายการผลิต โดยการนำเข้าชิ้นส่วนที่ต้องการสู่สายการผลิตในเวลาที่ต้องการและด้วยจำนวนตามที่สายการผลิตต้องการเท่านั้นต่อเนื่องต่อไปจนถึงกระบวนการประกอบขั้นสุดท้าย กล่าวคือ การผลิตจะทำขึ้นในปริมาณและคุณภาพที่จะต้องใช้ในขั้นถัดไป ซึ่งจะมีผลทำให้ชิ้นส่วนและสินค้ากึ่งสำเร็จของโรงงานจะถูกนำเข้ามาเพียงปริมาณที่ต้องการใช้เท่านั้น นอกจากนี้ระบบการผลิตแบบทันเวลาพอดียังทำให้ระบบการผลิตมีชิ้นส่วนที่บกพร่องน้อยที่สุด รวมทั้งยังสามารถลดต้นทุนในการสินค้าคงคลังได้อย่างมากโดยอาศัยความสัมพันธ์ระหว่างผู้ผลิตรถยนต์กับผู้ผลิตชิ้นส่วนและระหว่างผู้ผลิตรถยนต์กับผู้จำหน่าย และด้วยความสัมพันธ์ระหว่างทั้งสามฝ่ายที่มีมานานได้ก่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกันอันมีผลทำให้การเปลี่ยนแปลงแบบการผลิตของรถยนต์ญี่ปุ่นสามารถทำได้อย่างรวดเร็วต่อเนื่องและลดความสูญเสียได้อย่างมาก ซึ่ง Taiichi Ohno ผู้ริเริ่มแนวคิดนี้มองว่า การลดต้นทุนสำหรับผู้ผลิตญี่ปุ่นไม่ใช่การผลิตจำนวนมาก แต่จำเป็นต้องลดภาระที่ไม่จำเป็นต่างๆ ให้คงเหลือน้อยที่สุดในคลังวัสดุและชิ้นส่วนรวมทั้งคลังรถยนต์ที่ประกอบสำเร็จ ทั้งนี้เนื่องจากการตระหนักว่า ตลาดญี่ปุ่นต้องการรถยนต์หลากหลายแบบในจำนวนน้อยซึ่งต่างจากตลาดตะวันตกซึ่งมีรถยนต์ไม่หลากหลายแต่มีจำนวนมาก ดังนั้นระบบการผลิตแบบญี่ปุ่นจึงเกิดขึ้นเพื่อตอบสนองความต้องการของตลาดญี่ปุ่น²⁴ ซึ่งก่อให้เกิดประโยชน์ต่อความสามารถในการแข่งขันจากการลดต้นทุนหลายประการ ทั้งเป็นการช่วยลดต้นทุนการจัดเก็บชิ้นส่วนนำเข้า วัสดุคงเหลือ และสินค้าที่ผลิตเสร็จ ลดเวลาการผลิต รวมทั้งยังช่วยเพิ่มผลิตภาพ คุณภาพของสินค้าจากการลดความสูญเสียในกระบวนการผลิต และตัดปัญหาความซ้ำซ้อนในการทำงานจากการให้คนงานมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาทุกขั้นตอนการผลิต ซึ่งประโยชน์เหล่านี้ก่อให้เกิดความยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลงการผลิตได้อย่างมาก

นอกจากการผลิตแบบทันเวลาพอดีแล้ว ยังได้มีการพัฒนาระบบการผลิตด้วยเครื่องจักร (automation) ขึ้นควบคู่กันโดยอาศัยแรงงานคนที่มีความสามารถหลายด้านซึ่งมีความเข้าใจในการทำงานตลอดสายการผลิตในการควบคุมดูแลและตรวจสอบการทำงานของเครื่องจักรในสายการผลิตและเมื่อเกิดปัญหาหรือข้อบกพร่องจะทำการแก้ไขทันที และด้วยความเข้าใจในสายงานโดยตลอดจะทำให้การปรับปรุงการผลิตและหาต้นเหตุของปัญหาคำเนินไปอย่างต่อเนื่องด้วยการรับผิดชอบร่วมกันของทุกฝ่าย²⁵ ซึ่งระบบการผลิตที่มีประสิทธิภาพของญี่ปุ่นนี้ประสบความสำเร็จอย่างมากเนื่องมาจากพื้นฐานสำคัญคือลักษณะของสังคมที่เน้นความเข้มแข็งของกลุ่มและการให้ความสำคัญกับฉันทามติร่วมกันของ

²⁴ Akira Kawahara. *The Origin of Competitive Strength : fifty years of the auto industry in Japan and the U.S.* (S.I. : s.n.,1997), pp.202-203.

²⁵ Yamazaki Hiroaki, "An Introduction to Japanese Company History : Stability and Change in the Ranking of Large Manufacturing Enterprise," in *The Political Economy of Japanese Society : The State or the Market?*.ed. Banno Junji (New York : Oxford University Press,1997), pp.72-73.

ทุกฝ่าย รวมทั้งลักษณะทางวัฒนธรรมแบบญี่ปุ่นที่เกิดขึ้นภายในระบบเศรษฐกิจ อันได้แก่ หลักการให้ค่าจ้างตามอาวุโส (seniority wage scales) การจ้างงานตลอดชีพ (lifetime employment) และการมีสหภาพแรงงานของบริษัท (company unions) ได้ทำให้เกิดความรู้สึกเป็นส่วนหนึ่งของบริษัทในการดูแลและส่งเสริมให้เกิดความก้าวหน้าในองค์กร ซึ่งทำให้ระบบการผลิตแบบญี่ปุ่นดังกล่าวนี้สามารถดำเนินไปได้อย่างดี²⁶

ในช่วงครึ่งหลังของทศวรรษที่ 1950 ผู้ผลิตรถยนต์ของญี่ปุ่นได้ดำเนินความพยายามในการสร้างระบบการผลิตขนาดใหญ่ การลดต้นทุนการผลิตโดยการปรับปรุงและขยายโรงงาน รวมทั้งมีการแข่งขันกันในด้าน การตลาดและการพัฒนาแบบผลิตใหม่เพื่อกระตุ้นความต้องการซื้อของตลาดรถยนต์นั่ง ซึ่งจากความพยายามดังกล่าวได้ทำให้รถยนต์นั่งของญี่ปุ่นสามารถแข่งขันกับรถนำเข้าจากต่างประเทศได้ แต่อย่างไรก็ตาม เนื่องจากอุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่นยังคงได้รับสิทธิประโยชน์จากนโยบายปกป้องของรัฐบาลทั้งจากการกำหนดโควตานำเข้าและอัตราภาษีในระดับสูง ทำให้ความสามารถในการแข่งขันระหว่างประเทศของรถยนต์ญี่ปุ่นในตลาดภายนอกยังคงอ่อนแอและการส่งออกส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นเป็นการส่งออกรถบรรทุกไปยังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นหลัก ซึ่งสภาพการณ์ดังกล่าวยิ่งทำให้ผู้ผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นเร่งการพัฒนาความสามารถในการผลิตให้สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้เพื่อเตรียมพร้อมสำหรับการเปิดเสรีทางการค้าที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

4) ทศวรรษที่ 1960 : การเติบโตอย่างรวดเร็วและการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม

จากทศวรรษที่ 1950 ซึ่งการพัฒนาการผลิตและการแข่งขันกันอย่างเข้มข้นของผู้ผลิตภายในอุตสาหกรรมได้ส่งผลให้ราคารถยนต์ลดลง ประกอบกับเศรษฐกิจของประเทศเติบโตอย่างรวดเร็วและรายได้ประชาชาติเพิ่มสูงขึ้น อันนำไปสู่การเพิ่มขึ้นของกำลังซื้อ ส่งผลให้อุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่นเติบโตอย่างรวดเร็วทั้งในด้านของการขยายการผลิตและการจำหน่ายรถยนต์ใหม่มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างมาก อย่างไรก็ตาม แม้ว่าอุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่นจะเติบโตอย่างรวดเร็ว แต่ยังคงขาดความสามารถในการแข่งขันในตลาดต่างประเทศและยังไม่พร้อมสำหรับการเปิดเสรี แต่เนื่องจากการส่งออกของญี่ปุ่นโดยรวมเพิ่มสูงขึ้นจนทำให้เกิดการเรียกร้องให้ญี่ปุ่นยกเลิกการจำกัดการนำเข้าโดยเฉพาะจากสหรัฐฯ ประกอบกับการที่ญี่ปุ่นได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International

²⁶ Karl J. Fields and Elizabeth Norville, "Japan and the International Political Economy," in *Introduction to International Political Economy*, eds. David N. Balaam and Michael Veseth (New Jersey : Prentice Hall, 1996), p.264.

Monetary Fund-IMF) และข้อตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าและภาษีศุลกากรทำให้ญี่ปุ่นต้องเริ่มให้ความสำคัญกับการเปิดเสรีการนำเข้าอย่างจริงจัง²⁷

ในทศวรรษที่ 1960 นี้ อุตสาหกรรมรถยนต์จึงอยู่ภายใต้การดำเนินนโยบายอย่างรอบคอบของรัฐบาลในการปกป้องอุตสาหกรรมจากการแข่งขันกับทุนต่างชาติจนกระทั่งอุตสาหกรรมรถยนต์มีความสามารถในการแข่งขันที่เพียงพอ ซึ่งเกิดขึ้นควบคู่กันกับการเตรียมพร้อมสำหรับการเปิดเสรีทางการค้า โดยรัฐบาลได้ประกาศแผน The Overall Plan for Trade and Capital Liberalization ในเดือนมิถุนายน ค.ศ.1960 ซึ่งมีเป้าหมายเพื่อจะบรรลุการเปิดเสรีร้อยละ 80 ภายในระยะเวลา 3 ปี ทั้งนี้สืบเนื่องมาจากการที่ประเทศยุโรปตะวันตกหลายประเทศได้เริ่มรับสถานภาพสมาชิกมาตรา 8 ของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ ซึ่งกำหนดให้รัฐที่เป็นสมาชิกต้องยกเลิกข้อจำกัดด้านอัตราแลกเปลี่ยน และรับสถานภาพสมาชิกมาตรา 11 ของข้อตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าและภาษีศุลกากร ซึ่งระบุถึงการห้ามจำกัดปริมาณการนำเข้าและส่งออก ดังนั้นในฐานะประเทศสมาชิกของข้อตกลงดังกล่าวทำให้ญี่ปุ่นจำเป็นต้องเริ่มปรับนโยบายทางเศรษฐกิจครั้งสำคัญ²⁸ ซึ่งในที่สุดญี่ปุ่นได้เปิดเสรีการนำเข้ารถยนต์และรถโดยสารซึ่งมีความพร้อมในการแข่งขันแล้วในปี ค.ศ.1961 และได้เปิดเสรีการนำเข้ารถยนต์นั่งในปี ค.ศ.1965 ภายหลังจากได้ยอมรับสถานภาพสมาชิกมาตรา 8 ของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ ในปี ค.ศ.1964²⁹ และจากเป้าหมายของการเตรียมรับกับการแข่งขันจากภายนอกทำให้มีการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว คือจาก 4 พันล้านเยนในปีงบประมาณ 1955 เป็น 52.6 พันล้านเยนในปีงบประมาณ 1960 และ 112.8 พันล้านเยนในปีงบประมาณ 1965 ซึ่งเป็นการลงทุนเพื่อปรับโรงงานใหม่โดยเฉพาะเพื่อการผลิตรถยนต์นั่งและการขยายโรงงานที่มีอยู่ให้มีระบบการผลิตที่ทันสมัยยิ่งขึ้น และเมื่อมีการเปิดเสรีในปี ค.ศ.1965 ผู้ผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นจึงมีความพร้อมทางด้านระบบการผลิตขนาดใหญ่ที่ทันสมัยอย่างเพียงพอ³⁰

อย่างไรก็ตาม ตลาดภายในประเทศยังคงมีขนาดเล็กเมื่อเทียบกับกำลังการผลิตของผู้ผลิตญี่ปุ่นที่มีหลายบริษัทและการผลิตรถหลายโมเดล รวมทั้งการขยายตัวของตลาดส่งออกไม่มากดังที่คาดไว้เมื่อเทียบกับผู้ผลิตสหรัฐฯและยุโรปซึ่งระบบการผลิตรวมอยู่ในหมู่ผู้ผลิตไม่กี่รายทำให้อุตสาหกรรมของ

²⁷ Makoto Sumita and Fujio Namiki, "Industrial Policy in Japan," in *Industrial Policies in East Asia*, eds. Seiichi Masugama, Donna Vandenbrink and Chia Siow Yue (Tokyo : Nomura Research Institute, 1997), pp.22-23.

²⁸ Ryutaro Komiya. *The Japanese Economy : Trades, Industry and Government* (Tokyo : University of Tokyo Press,1990),pp.11-13.

²⁹ Ibid.,p.12.

³⁰ Machiko Watanabe, "Japan-Industrial Policy and the development of automotive Industry," in *Industrial Policy in East Asia*, eds. Ryuichiro Inoue, Hirohisa Kohama, and Shujiro Urata,pp.202-203.

ญี่ปุ่นยังคงมีความอ่อนแอทางโครงสร้าง จึงทำให้กระทรวง MITI ได้เสนอแนวคิดในการรวมอุตสาหกรรมรถยนต์ (the producer's group concept) ซึ่งมีแนวคิดในการปรับองค์กรของผู้ผลิตเข้าสู่กลุ่มการผลิตที่มีขนาดใหญ่ขึ้นโดยคณะอนุกรรมการพิเศษทางด้านนโยบายรถยนต์ของคณะกรรมการที่ปรึกษาด้านโครงสร้างอุตสาหกรรมได้สรุปแนวทางของนโยบาย คือ

- ให้การส่งเสริมการจำกัดและลดจำนวนโมเดล และการทำข้อตกลงร่วมมือและรวมกิจการเพื่อให้ระบบการผลิตเข้มแข็งขึ้น
 - จัดลำดับความสำคัญของรัฐบาลที่ให้แก่ผู้ผลิตที่คาดว่าจะขยายการส่งออกหรือผู้ผลิตที่คาดว่าจะทำการผลิตขนาดใหญ่โดยการทำข้อตกลงร่วมมือระหว่างบริษัทหรือการรวมกิจการ
 - ใช้มาตรการทางกฎหมายเพื่อจำกัดการเข้าสู่อุตสาหกรรมเพื่อหลีกเลี่ยงการแข่งขันมากเกินไป
- และแม้ว่าการรวมกิจการจะเกิดขึ้นเพียงครั้งเดียวระหว่าง Nissan กับ Prince ในปี ค.ศ.1966 แต่ได้มีการปรับโครงสร้างความสัมพันธ์ระหว่างผู้ผลิตภายในอุตสาหกรรมจากการทำข้อตกลงผูกพันกันระหว่างบริษัทในเวลาต่อมา เช่น ระหว่าง Toyota กับ Hino (ค.ศ.1966), Isuzu กับ Fuji (ค.ศ.1966), Toyota กับ Daihatsu (ค.ศ.1967), Nissan กับ Fuji(ค.ศ.1968) และ Isuzu กับ Mitsubishi (ค.ศ.1968)

ในช่วงปลายทศวรรษที่ 1960 การเติบโตของการส่งออกรถยนต์ญี่ปุ่นเพิ่มมากขึ้นจากการส่งออกทุกรูปแบบเป็นหลักในช่วงแรกและให้ความสำคัญกับการส่งออกรถยนต์นั่งเพิ่มมากขึ้นในระยะเวลาต่อมา ซึ่งการขยายบทบาทออกสู่ต่างประเทศของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ของญี่ปุ่นในช่วงเวลานี้เกิดขึ้นเนื่องจากอัตราการเติบโตของตลาดภายในประเทศเริ่มชะลอตัวลง ซึ่งทำให้ผู้ผลิตรถยนต์ของญี่ปุ่นต้องหาตลาดต่างประเทศเพื่อรองรับความสามารถในการผลิตที่ขยายตัวอย่างรวดเร็ว

5) ทศวรรษที่ 1970 : การเติบโตเต็มที่ของตลาดภายในประเทศ และการขยายการส่งออก

แม้ว่าเศรษฐกิจของญี่ปุ่นจะเติบโตอย่างรวดเร็วในช่วงเวลาที่ผ่านมาจนก้าวขึ้นมาอยู่ในฐานะมหาอำนาจทางเศรษฐกิจรายสำคัญของโลกรองจากสหรัฐฯในปี ค.ศ.1970 และอุตสาหกรรมรถยนต์ได้ก้าวขึ้นมาเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์หลักของญี่ปุ่นที่มีผลผลิตถึงร้อยละ 10 ของผลผลิตรวมของประเทศ แต่ในทศวรรษที่ 1970 นี้ ทั้งระบบเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่นต้องประสบกับความเปลี่ยนแปลงหลายครั้ง ทั้งจากสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศที่เปลี่ยนแปลงไปหลังจากที่ประธานาธิบดีนิกสันของสหรัฐฯได้ประกาศยกเลิกการใช้อัตราแลกเปลี่ยนคงที่ ซึ่งได้สร้างความตระหนักให้กับชาวญี่ปุ่น (Nixon Shock) ในเดือนสิงหาคม ค.ศ.1971 และวิกฤตการณ์น้ำมันทั้งสองครั้งในปี ค.ศ.1973 และ ค.ศ.1979 รวมไปถึงการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมภายในประเทศจากการให้ความสำคัญกับความเติบโตทางเศรษฐกิจไปสู่ความสนใจในด้านสภาพแวดล้อมซึ่งกลายเป็นประเด็นสำคัญของนโยบายที่มีผลต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่น

ในส่วนของภาครัฐนั้น คณะรัฐมนตรีได้นำนโยบายเปิดเสรีทุนมาใช้กับอุตสาหกรรมรถยนต์ในปี ค.ศ.1971 ซึ่งมีผลทำให้บริษัทต่างชาติสามารถเข้ามาลงทุนในธุรกิจร่วมกับบริษัทญี่ปุ่นได้ ซึ่งทำให้เกิดความร่วมมือทางธุรกิจระหว่าง Chrysler กับ Mitsubishi (ค.ศ.1971) GM กับ Isuzu (ค.ศ.1971) และ Ford กับ Toyo Kogyo (ค.ศ.1979) ทั้งนี้เนื่องจากกลุ่มผู้ผลิตสหรัฐฯเหล่านี้ได้หันมาหาตลาดในเอเชีย หลังจากที่ได้ขยายการดำเนินงานในตลาดยุโรปอย่างกว้างขวางในทศวรรษที่ 1960 ซึ่งความสนใจตลาดญี่ปุ่นของผู้ผลิตรถยนต์สหรัฐฯทั้งสามรายนี้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ผลิตญี่ปุ่นที่กำลังเผชิญกับการแข่งขันอย่างรุนแรงกับสองบริษัทใหญ่ของญี่ปุ่น คือ Toyota และ Nissan ซึ่งพัฒนาอย่างรวดเร็วในช่วงที่มีการเติบโตทางเศรษฐกิจสูงในทศวรรษที่ 1960³¹

ในขณะที่อุตสาหกรรมรถยนต์เติบโตอย่างรวดเร็ว ปัญหาสภาพแวดล้อมโดยเฉพาะในเรื่องมลภาวะทางอากาศที่ทุกฝ่ายตระหนักถึงตั้งแต่กลางทศวรรษที่ 1960 ได้กลายเป็นประเด็นสำคัญของนโยบายที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมรถยนต์อย่างมากในทศวรรษที่ 1970 นี้ กล่าวคือ รัฐบาลได้กำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการปล่อยไอเสียจากยานยนต์ขึ้นบังคับใช้เป็นครั้งแรกตั้งแต่ปี ค.ศ.1966 และได้เพิ่มความเข้มงวดในการบังคับมากยิ่งขึ้นในทศวรรษที่ 1970 เพื่อตอบรับต่อความวิตกกังวลเรื่องสภาพแวดล้อม ซึ่งส่งผลให้ผู้ผลิตรถยนต์เร่งการพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตเครื่องยนต์อย่างจริงจัง โดยรัฐบาลได้ให้การสนับสนุนทางด้านภาษีและการริเริ่มโครงการวิจัยและพัฒนาต่างๆ

นอกเหนือจากปัญหาสภาพแวดล้อมข้างต้นแล้ว อุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่นในทศวรรษที่ 1970 นี้ยังเผชิญกับจุดเปลี่ยนที่สำคัญ คือ การเกิดวิกฤตการณ์น้ำมันในปี ค.ศ.1973 และ ค.ศ.1979 ซึ่งส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโลกโดยรวม รวมทั้งต่อญี่ปุ่นซึ่งมีการนำเข้าน้ำมันจากตะวันออกกลางเกือบทั้งหมด อันมีผลทำให้ราคาน้ำมันเพิ่มขึ้นจาก 2.8 ล้านดอลลาร์ในปี ค.ศ.1973 เป็น 6.6 ล้านดอลลาร์ในปี ค.ศ.1975³² อย่างไรก็ตาม ผลของวิกฤตการณ์น้ำมันได้ทำให้การส่งออกรถยนต์หนึ่งของญี่ปุ่นกลับเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากรถยนต์ญี่ปุ่นเป็นรถขนาดเล็กและประหยัดเชื้อเพลิง ในขณะที่รถยนต์ของสหรัฐฯและยุโรปมีขนาดใหญ่และใช้เชื้อเพลิงมากต้องสูญเสียความสามารถในการแข่งขันให้กับรถญี่ปุ่นจากผลของราคาน้ำมัน ทำให้ในช่วงเวลาดังกล่าวญี่ปุ่นมีการขยายการผลิตและการส่งออกอย่างต่อเนื่อง ดังนั้นในช่วงทศวรรษที่ 1970 นี้จึงเป็นเวลาที่ตลาดภายในประเทศเติบโตอย่างเต็มที่แม้ว่าจะไม่ขยาย

³¹ Yasuo Miyakawa, "The transformation of the Japanese motor vehicle industry and its role in the world : industrial restructuring and technical evolution," in Restructuring the global automobile industry : National and regional impact, ed. Christopher M. Law ,pp.101-102.

³² Japan Automobile Manufacturers Association, "History of Japan's Auto Industry." [cited 14 November 1999] Available from : http://www.japanauto.com/about/hjai_10.html#top ; INTERNET.

ตัวอย่างรวดเร็วเหมือนในทศวรรษที่ผ่านมาแต่สภาพดังกล่าวได้ช่วยผลักดันให้ผู้ผลิตรถยนต์ของญี่ปุ่นหันไปสู่การขยายการส่งออกไปยังต่างประเทศมากยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ ในทศวรรษที่ 1970 ยังเป็นช่วงเวลาของการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของโครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์โลก กล่าวคือ วิกฤตการณ์น้ำมันซึ่งได้ทำให้กระแสการส่งออกรถยนต์จากญี่ปุ่นไปยังตลาดอเมริกาเหนือและยุโรปเพิ่มมากขึ้น รวมทั้งยังเกิดการลงทุนระหว่างกันและมีการทำข้อตกลงการผลิตร่วมกัน ได้นำไปสู่การประสานกันของอุตสาหกรรมรถยนต์ในเขตการผลิตที่สำคัญทั้งสามเขตของโลก คือ อเมริกาเหนือ ยุโรป และญี่ปุ่นจากการค้าและการลงทุนระหว่างกันที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งนอกจากจะทำให้การค้าระหว่างภูมิภาคเติบโตอย่างรวดเร็วด้วยการส่งออกแล้วยังเป็นจุดเริ่มต้นที่สำคัญของการรุกของทุนญี่ปุ่นไปยังภูมิภาคอื่นๆอีกด้วย³³

6) ต้นทศวรรษที่ 1980 : ความขัดแย้งทางการค้าระหว่างประเทศและการขยายการผลิตในต่างประเทศ

ในช่วงต้นทศวรรษที่ 1980 นี้ เศรษฐกิจโลกประสบภาวะชะลอตัวอันเนื่องมาจากผลของวิกฤตการณ์น้ำมันครั้งที่ 2 แต่ในขณะเดียวกันความต้องการซื้อรถยนต์ขนาดเล็กที่ประหยัดพลังงานได้เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งมีผลให้การส่งออกรถยนต์ของญี่ปุ่นขยายตัวอย่างรวดเร็ว สภาพการณ์ดังกล่าวนี้ได้ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศผู้นำเข้าอย่างมาก โดยเฉพาะสหรัฐฯซึ่งเป็นประเทศผู้นำเข้ารถยนต์รายใหญ่ที่สุดของญี่ปุ่น ได้ทำให้ผู้ผลิตรถยนต์ของสหรัฐฯประสบปัญหายอดขายและผลผลิตลดลงในระดับต่ำสุดและได้นำไปสู่การปลดคนงานจำนวนมาก รวมทั้งบริษัท Chrysler ซึ่งเป็นบริษัทรถยนต์ยักษ์ใหญ่หนึ่งในสามของสหรัฐฯ ตกอยู่ในภาวะเกือบล้มละลายหากไม่ได้รับความช่วยเหลือทางการเงินจากรัฐบาล จึงเป็นเหตุให้ภาคอุตสาหกรรมรถยนต์ของสหรัฐฯเรียกร้องให้รัฐบาลใช้มาตรการปกป้องอุตสาหกรรมรถยนต์ โดยรัฐบาลสหรัฐฯได้เรียกร้องให้มีการใช้มาตรการเพื่อขลอกรการเข้าสู่ตลาดสหรัฐฯของรถยนต์จากญี่ปุ่น ซึ่งญี่ปุ่นได้ตอบรับข้อเรียกร้องดังกล่าวด้วยการจำกัดการส่งออกโดยสมัครใจ (Voluntary Export Restraints –VERs) เพื่อหลีกเลี่ยงการใช้มาตรการแทรกแซงอย่างชัดเจนโดยการจำกัดการนำเข้าของฝ่ายสหรัฐฯและยังเป็นการลดความขัดแย้งทางการค้าระหว่างทั้งสองประเทศอีกด้วย³⁴ ซึ่งมาตรการนี้ได้จำกัดการส่งออกรถยนต์นั่งจากญี่ปุ่นไปยังสหรัฐฯที่จำนวน 1.68 ล้านคันในปี ค.ศ.1981 และเพิ่มขึ้น

³³ Rhys Jenkins, Transnational Corporations and the Latin America Automobile Industry (London : Macmillan Press,1987),pp.170-171.

³⁴ บริษัทรถยนต์สามรายที่สำคัญของสหรัฐฯ ได้แก่ General Motors, Ford และ Chrysler

³⁴ Victor Argy and Leslie Stein, Japanese Economy,p.219.

เป็น 1.85 ล้านคันในปี ค.ศ.1984 และ 2.3 ล้านคันในปี ค.ศ.1985³⁵ และมาตรการจำกัดการส่งออกโดยสมัครใจนี้ยังถูกกำหนดขึ้นในการส่งออกไปยังตลาดของประชาคมยุโรปอีกด้วย นอกจากนี้ มาตรการดังกล่าวยังส่งผลให้เกิดการเปิดทางให้ผู้ผลิตรถยนต์เกาหลีซึ่งผลิตรถยนต์ขนาดเล็กที่ประหยัดน้ำมันเปรียบได้กับโมเดลของญี่ปุ่นได้เข้าสู่ตลาดสหรัฐฯ และในส่วนนี้ได้ส่งผลให้ผู้ผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นสามารถปรับราคาให้สูงขึ้นจากเดิมเนื่องจากสถานการณ์ในตลาดของรถยนต์ญี่ปุ่นสูงขึ้นเมื่อเทียบกับรถเกาหลี³⁵

ในส่วนของผู้ผลิตรถยนต์ของญี่ปุ่นที่เผชิญกับการจำกัดจำนวนส่งออกรถยนต์และปัญหาความขัดแย้งทางการค้า นั้น ได้พยายามปรับแผนการโดยการเปลี่ยนแนวทางสู่การปรับปรุงคุณภาพและรูปลักษณ์ รวมทั้งมุ่งการส่งออกรถยนต์แบบหรูหราราคาสูง รวมทั้งยังมีการปรับเปลี่ยนยุทธศาสตร์โดยเข้าไปตั้งโรงงานในอเมริกาเหนือและยุโรปซึ่งเป็นตลาดสำคัญเพื่อทำการผลิตในท้องถิ่นทั้งดำเนินการอย่างอิสระและด้วยความร่วมมือกับผู้ผลิตท้องถิ่น โดยเริ่มจากการที่ Honda ได้ริเริ่มทำการผลิตในสหรัฐฯ ในปี ค.ศ.1982 ที่รัฐ Ohio การตั้งโรงงานของ Nissan ในปี ค.ศ.1983 ที่รัฐ Tennessee การร่วมทุนกับ GM ของ Toyota ในปี ค.ศ.1984 ในการผลิตที่รัฐ California การดำเนินงานของ Mazda ในปี ค.ศ.1987 ที่รัฐ Michigan และการร่วมทุนระหว่าง Chrysler กับ Mitsubishi ในปี ค.ศ.1988 ที่รัฐ Illinois ซึ่งการลงทุนของผู้ผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นครั้งนี้ได้ดึงดูดให้บริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของญี่ปุ่นตามมาลงทุนในสหรัฐฯ เพื่อจัดหาชิ้นส่วนให้กับผู้ผลิตที่ออกมาแข่งต่างประเทศอีกด้วย³⁶

2.4 พัฒนาการของอุตสาหกรรมรถยนต์ในอาเซียน

กลุ่มประเทศอาเซียนจัดอยู่ในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาซึ่งยังไม่มีความสามารถในการผลิตรถยนต์ด้วยตนเองจึงได้เปิดรับการลงทุนจากบริษัทข้ามชาติเพื่อลดต้นทุนในการเริ่มเข้าสู่อุตสาหกรรมที่มีมูลค่าสูงรวมทั้งระบบการผลิตและและเทคโนโลยีมีความซับซ้อน ซึ่งในมุมมองเชิงความสัมพันธ์ระหว่างประเทศนั้น เครือข่ายการผลิตรถยนต์ของญี่ปุ่นในอาเซียนจึงไม่เพียงสะท้อนให้เห็นถึงการเพิ่มบทบาทของตัวแสดงที่มีใช้รัฐจากการเข้ามาดำเนินงานของบริษัทข้ามชาติในประเทศต่างๆ แต่ยังให้ภาพนโยบายของประเทศเจ้าบ้านประกอบกันกับสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจในระดับโลกอีกด้วย ทั้งนี้ การลงทุนของญี่ปุ่นในอุตสาหกรรมรถยนต์ของกลุ่มประเทศอาเซียนได้เกิดขึ้นตั้งแต่ช่วงแรกของการส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมด้วยยุทธศาสตร์ทดแทนการนำเข้า (import-substitution strategy) ของประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ทั้งหลายและมีพัฒนาการที่ใกล้ชิดมากยิ่งขึ้นภายใต้การเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศทั้งในระดับโลกและระดับภูมิภาค ซึ่งส่งผลกระทบต่อ

³⁵ มาตรการการจำกัดการส่งออกโดยสมัครใจนี้ยกเลิกในปี ค.ศ.1994

³⁵ Ibid.,p.220.

³⁶ Robert C. Hsu, *The MIT Encyclopedia of Japanese Economy* (Massachusetts : The MIT Press, 1994),pp.19-20.

ภาคเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมมรดกของประเทศต่างๆ โดยเฉพาะการปรับยุทธศาสตร์การดำเนินงานกิจกรรมทางเศรษฐกิจของบรรษัทข้ามชาติญี่ปุ่นตั้งแต่ปลายทศวรรษที่ 1980 เป็นต้นมา ดังนั้น การศึกษาถึงลักษณะและพัฒนาการของอุตสาหกรรมมรดกอาเซียนจึงเป็นส่วนสำคัญเบื้องต้นที่ควรพิจารณาประกอบในการศึกษาความสัมพันธ์ของเครือข่ายการผลิตมรดกของญี่ปุ่นในอาเซียน ซึ่งจะได้พิจารณาในส่วนต่อไป

สำหรับกลุ่มประเทศอาเซียนนั้น แม้ว่าทุกประเทศจะให้ความสำคัญกับการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างมากและอุตสาหกรรมมรดกถือเป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายหลักของการพัฒนา แต่ในแต่ละประเทศยังคงมีความแตกต่างกันในการตอบรับต่อการลงทุนของต่างประเทศ กล่าวคือ ประเทศไทยได้มุ่งในแนวทางการเปิดเสรีทุนต่างชาติตั้งแต่ช่วงทศวรรษที่ 1960 ถึงต้นทศวรรษที่ 1970 หลังจากช่วงเวลาของการเป็นชาตินิยมทางเศรษฐกิจหลังสงคราม แต่จากการไหลเข้ามาของทุนต่างชาติอย่างมากทำให้เกิดกระแสการต่อต้านของฝ่ายชาตินิยม ซึ่งส่งเสริมให้เกิดการล้มล้างระบอบทหารและทำให้เกิดข้อบังคับการลงทุนที่เข้มงวดในช่วงปี ค.ศ. 1973-1976 อย่างไรก็ตาม การขาดแคลนทุนและการตั้งรัฐบาลทหารครั้งใหม่ได้นำไปสู่การเปิดเสรีการลงทุนตั้งแต่ปลายทศวรรษที่ 1970 เป็นต้นมา ในส่วนของมาเลเซียนั้น ได้มุ่งในแนวนโยบายเปิดเสรีการลงทุนอย่างมากจนถึงทศวรรษที่ 1970 เมื่อรัฐบาลตั้งข้อจำกัดต่อทุนต่างชาติและทุนชาวจีนท้องถิ่นอย่างเข้มงวดเนื่องจากมีความพยายามที่จะส่งเสริมผู้ประกอบการที่เป็นชาวมาเลย์พื้นเมือง อย่างไรก็ตาม จากการที่ทุนต่างชาติที่เข้ามาในประเทศลดลงประกอบกับการเป็นหนี้ของรัฐที่เพิ่มมากขึ้นทำให้รัฐบาลยึดหยุ่นต่อบริษัทต่างชาติมากขึ้น นอกจากนี้ เมื่อรายได้จากการขายสินค้าลดลงในช่วงปลายทศวรรษที่ 1980 ยิ่งทำให้มีการผ่อนคลายกฎเกณฑ์การลงทุนมากขึ้น สำหรับอินโดนีเซียนั้น ได้เริ่มผ่อนคลายกฎเกณฑ์การลงทุนในช่วงปลายทศวรรษที่ 1960 เป็นต้นมาหลังจากสิ้นสุดยุคของซูการ์โน แต่จากการที่รายได้จากการจำหน่ายน้ำมันที่เพิ่มมากขึ้นและการกดดันจากพวกชาตินิยม ประกอบกับความต้องการมีส่วนร่วมทางเศรษฐกิจของชาวอินโดนีเซียพื้นเมืองทำให้รัฐบาลต้องเปลี่ยนไปสู่วิธีการที่เข้มงวดกับทุนต่างชาติมากขึ้นในช่วงต้นถึงกลางทศวรรษที่ 1970 อย่างไรก็ตาม เมื่อรายได้จากน้ำมันและการลงทุนของต่างชาติลดลงในปี ค.ศ. 1977 และช่วงต้นทศวรรษที่ 1980 ได้นำไปสู่การผ่อนคลายกฎเกณฑ์การลงทุนของต่างชาติอีกครั้ง และในส่วนของฟิลิปปินส์ได้เริ่มมีการเปิดเสรีในช่วงกลางทศวรรษที่ 1960 และการวางกฎเกณฑ์ของรัฐบาลยิ่งเข้มแข็งยิ่งขึ้นเมื่อมีการประกาศกฎอัยการศึกในปี ค.ศ. 1972 จากลักษณะที่แตกต่างกันในการส่งเสริมการลงทุนของต่างชาติในสี่ประเทศอาเซียนนี้มีแง่มุมที่สำคัญ คือ การเปิดรับการลงทุนจากต่างประเทศที่เพิ่มขึ้นนั้นเกิดพร้อมกันกับการปกป้องอุตสาหกรรมภายในประเทศจากการที่ทั้งสี่ประเทศดำเนินยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมแบบทดแทนการนำเข้าเพื่อลดการพึ่งพาการนำเข้าจากต่างประเทศ โดยใช้มาตรการในเรื่องการ

อนุญาตนำเข้าและการปกป้องทางด้านภาษีสำหรับอุตสาหกรรมแรกเริ่ม ดังเช่นในกรณีของอุตสาหกรรมรถยนต์³⁷

โดยทั่วไปอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศต่างๆมีพัฒนาการตามลำดับขั้นตอนของความสามารถทางการผลิต ดังนี้³⁸

ขั้นที่ 1 คือ การนำเข้ารถยนต์ประกอบสำเร็จ (completely build-up : CBU) โดยผู้จำหน่ายในประเทศ ซึ่งการนำเข้ามีปริมาณน้อยเนื่องจากต้นทุนการขนส่งและภาษีนำเข้าอยู่ในอัตราสูง

ขั้นที่ 2 คือ การประกอบรถยนต์ด้วยชิ้นส่วนถอดประกอบ (completely knocked-down :CKD) ซึ่งนำเข้ามาจากบริษัทแม่เพื่อมาประกอบในประเทศผู้รับทุนซึ่งเป็นแหล่งตลาด ทำให้สามารถลดต้นทุนการขนส่งและสร้างโอกาสในการขยายตลาดมากขึ้น

ขั้นที่ 3 คือ การประกอบรถยนต์ด้วยชิ้นส่วนถอดประกอบ โดยใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับพัฒนาของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนภายในประเทศ และการให้การสนับสนุนจากรัฐบาลเพื่อสร้างอุตสาหกรรมสนับสนุนที่พอเพียง

ขั้นที่ 4 คือ การผลิตรถยนต์เต็มรูปแบบ เมื่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนภายในประเทศสามารถพัฒนาองรับความต้องการของผู้ประกอบทำให้เกิดความพร้อมในการผลิตเต็มรูปแบบขึ้น ซึ่งมีเพียงไม่กี่ประเทศที่สามารถพัฒนาถึงขั้นตอนนี้ได้ อย่างไรก็ตามในขณะที่ประเทศซึ่งสามารถพัฒนาถึงขั้นตอนที่ 3 อาจไม่ก้าวไปสู่การผลิตเต็มรูปแบบ และในขณะเดียวกันมีความเป็นไปได้ว่าประเทศที่เป็นผู้ผลิตเดิมอาจปรับตัวไปสู่การเป็นเพียงผู้ประกอบเท่านั้น

ความพยายามในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศอาเซียนทั้งหลายเริ่มขึ้นอย่างจริงจังในช่วงทศวรรษที่ 1960 ทั้งประเทศไทย มาเลเซีย อินโดนีเซียและฟิลิปปินส์ ต่างพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์โดยมีเป้าหมายหลักที่คล้ายคลึงกัน คือ ต้องการทำให้เกิดการผลิตภายในประเทศ (localization) โดยให้มีการใช้ชิ้นส่วนในประเทศ (local content) ในสัดส่วนสูง ซึ่งในการที่จะสร้างการผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศได้นั้นจำเป็นต้องมีขนาดการผลิตสามารถบรรลุการประหยัดจากขนาดการผลิต (economies of scale) ดังนั้น จึงมีการจำกัดจำนวนผู้ประกอบและจำกัดแบบการผลิต (rationalization) ภายในประเทศเพื่อขนาดการผลิตที่เหมาะสม รวมถึงการส่งเสริมการส่งออก นอกจากนี้ในบางประเทศยังมีเป้าหมายให้อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นตัวส่งเสริมสถานภาพของผู้ประกอบการพื้นเมืองในอุตสาหกรรมอีกด้วย ซึ่งเป้าหมายเหล่านี้ได้รับการสนับสนุนในระดับที่แตกต่างกันในแต่ละประเทศ ภายใต้โอกาสและข้อจำกัดในการพัฒนาอุตสาหกรรมที่แตกต่างกัน ดังนี้

³⁷ Richard F. Donor, *Driving a Bargain : Automobile Industrialization and Japanese Firms in Southeast Asia* (Berkeley : University of California Press, 1991), p.29.

³⁸ Peter Dicken, *Global Shift : Transforming the World Economy* (London : Paul Chapman Publishing Ltd., 1998), p.318.

1) อุตสาหกรรมรถยนต์ไทย

ในส่วนของประเทศไทย อุตสาหกรรมรถยนต์เกิดขึ้นจากการส่งเสริมการประกอบรถยนต์จากชิ้นส่วนถอดประกอบครบชุด (CKDs) ในประเทศ เพื่อลดการนำเข้ารถยนต์ประกอบสำเร็จ (CBUs) จากต่างประเทศ โดยมีพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรม ค.ศ.1962 เป็นปัจจัยหนึ่งที่ดึงดูดผู้ประกอบการรถยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนต่างชาติ ด้วยกฎหมายดังกล่าวรัฐบาลได้ใช้ภาษีอากรเป็นมาตรการในการส่งเสริมการลงทุน ซึ่งอุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่ได้รับสิทธิพิเศษดังกล่าวนี้ โดยให้การลดหย่อนภาษีขาเข้าและภาษีการค้าของชิ้นส่วนถอดประกอบครบชุดร้อยละ 50 รวมทั้งอุตสาหกรรมรถยนต์ยังได้รับการปกป้องจากการกำหนดอัตราภาษีสำหรับรถยนต์ประกอบสำเร็จ (CBUs) ในอัตราสูงเพื่อมิให้สามารถเข้ามาจำหน่ายในประเทศได้ในราคาถูก โดยภาษีนำเข้า CKDs รถยนต์นั่ง รถกระบะ และรถบรรทุกมีอัตราร้อยละ 30 20 และ 10 ตามลำดับ ส่วนภาษีนำเข้า CBU รถยนต์นั่ง รถกระบะ และรถบรรทุกมีอัตราร้อยละ 60 40 และ 20 ตามลำดับ³⁹ นอกจากนี้รัฐบาลยังได้ส่งเสริมอุตสาหกรรมชิ้นส่วนเพื่อตอบสนองความต้องการในการประกอบในปี ค.ศ.1965 แต่ผลของการส่งเสริมการลงทุนทำให้บริษัทประกอบรถยนต์ต่างชาติมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นโดยเฉพาะรถยนต์ญี่ปุ่นที่ได้เข้ามามีบทบาทในอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยตั้งแต่ช่วงแรกเป็นต้นมา ทำให้ตลาดภายในประเทศยังมีขนาดเล็กสำหรับผู้ประกอบ ซึ่งนำไปสู่การประกอบรถยนต์หลายยี่ห้อ หลายรุ่น หลายแบบ ซึ่งเป็นการผลิตที่ขาดประสิทธิภาพอย่างมาก รวมทั้งยังก่อให้เกิดความต้องการนำเข้าชิ้นส่วนถอดประกอบครบชุดจากต่างประเทศเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งส่งผลกระทบต่อดุลการค้าและดุลการชำระเงินของประเทศ⁴⁰

การพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยเกิดขึ้นภายใต้สภาพแวดล้อมทางการเมืองภายในประเทศในช่วงทศวรรษที่ 1960 ที่ประเทศไทยอยู่ภายใต้การปกครองแบบอำนาจนิยมที่รัฐบาลมีบทบาทอย่างเข้มแข็งในการกำหนดนโยบาย ซึ่งในส่วนของความสัมพันธ์ระหว่างภาครัฐกับธุรกิจนั้น แม้ว่าภาคธุรกิจจะมีบทบาทสำคัญในกิจกรรมทางเศรษฐกิจแต่ยังไม่มีอิทธิพลต่อการกำหนดนโยบายของรัฐบาลมากนัก ทำให้ผู้ประกอบการธุรกิจจำเป็นต้องสร้างความสัมพันธ์กับผู้นำรัฐบาล ข้าราชการและนักการเมืองเพื่อปกป้องผลประโยชน์ของตนเองภายใต้ระบบอุปถัมภ์ ดังนั้น เมื่อบริษัทรถยนต์ต่างชาติเข้ามาลงทุนดำเนินกิจการโดยเฉพาะบริษัทรถยนต์ของญี่ปุ่นนั้น ส่วนใหญ่ได้ใช้การเป็นหุ้นส่วนกับผู้ประกอบการที่มีอยู่ในประเทศ (ในขณะที่กลุ่มธุรกิจภายในประเทศเองได้มองความสัมพันธ์กับทุนต่างชาติในเชิงโอกาสที่จะเปลี่ยนจากการนำเข้าเพื่อจำหน่าย ไปสู่การประกอบและการผลิตเองในท้ายที่สุด) ทั้งนี้เนื่องจากหุ้นส่วนภายในประเทศมีความรู้เกี่ยวกับตลาดรถยนต์ดีกว่าและมีเครือข่ายการตลาดพร้อมอยู่แล้ว

³⁹ Thammavit Terdudomtham, *The Automobile Industry in Thailand : ASP-5 Sub-Programme on Liberalization of Trade and Investment* (Bangkok : TDRI, 1997), p.3.

⁴⁰ Richard F. Donor, *Driving a Bargain : Automobile Industrialization and Japanese Firms in Southeast Asia*.pp.190-191.

ประกอบกับการมีความสัมพันธ์อันดีกับผู้มีอำนาจในการกำหนดนโยบาย จึงเป็นเหตุผลทางด้านการตลาดและการสร้างความมั่นใจในการได้รับสิทธิพิเศษจากรัฐบาล⁴¹

ในทศวรรษที่ 1970 รัฐบาลได้เพิ่มภาษีนำเข้า CKDs รถยนต์นั่ง รถกระบะ และรถบรรทุกโดยมีอัตราร้อยละ 50 40 และ 20 ตามลำดับ ส่วนภาษีนำเข้า CBU's รถยนต์นั่ง รถกระบะ และรถบรรทุกมีอัตราร้อยละ 80 60 และ 40 ตามลำดับ ทั้งนี้เนื่องจากรัฐบาลต้องการแก้ไขการขาดดุลการชำระเงินและเพิ่มรายได้ให้กับประเทศ ซึ่งมีผลทำให้อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์เริ่มสูญเสียสถานภาพการได้รับการส่งเสริมจากรัฐบาลเมื่อความแตกต่างระหว่างภาษีนำเข้า CKDs กับ CBU's ลดลง อย่างไรก็ตาม ความสัมพันธ์ระหว่างรัฐบาลกับภาคธุรกิจได้พัฒนาไปสู่ลักษณะที่จริงจังมากขึ้น โดยได้มีการจัดตั้งสมาคมและองค์กรธุรกิจขึ้นเพื่อสร้างความเข้มแข็งให้กับหน่วยงานของตน ซึ่งผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมรถยนต์ ตลอดจนสมาคมอุตสาหกรรมไทยได้มีบทบาทอย่างมากในการร่วมมือกับคณะกรรมการส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์ของรัฐบาลในการกำหนดนโยบายการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ ซึ่งถือได้ว่าทศวรรษที่ 1970 เป็นช่วงเวลาของความร่วมมือในการปกป้องอุตสาหกรรมภายในประเทศจากการแข่งขันกับต่างประเทศ โดยในปี ค.ศ.1971 คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ (Automobile Development Committee-ADC) ของกระทรวงอุตสาหกรรม ได้ประกาศแผนการปฏิรูปอุตสาหกรรมรถยนต์ด้วยการผลักดันของสมาคมอุตสาหกรรมไทยที่ต้องการให้รัฐบาลยกเลิกนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมอย่างเสรีที่มีผลทำให้เกิดการแข่งขันที่มากเกินไป เกิดการผลิตเกินความต้องการ และมีธุรกิจขนาดเล็กจำนวนมากภายในอุตสาหกรรม ซึ่งความพยายามปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์ใหม่นี้ได้กำหนดการใช้ชิ้นส่วนภายในท้องถิ่นร้อยละ 25 สำหรับอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ และได้มีการจำกัดจำนวนรุ่นและแบบของรถยนต์ที่จะผลิต โดยมีเป้าหมายเพื่อให้เกิดการประหยัดจากขนาดและส่งเสริมการผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศ

อย่างไรก็ตาม เมื่อประเทศต้องเผชิญกับการขาดดุลการค้าที่เพิ่มขึ้น ทำให้รัฐบาลเพิ่มภาษีนำเข้ารถยนต์นั่งประกอบสำเร็จเป็นร้อยละ 150 (จากเดิมร้อยละ 80) และเพิ่มภาษีนำเข้าชิ้นส่วนรถประกอบครบชุดสำหรับรถยนต์นั่งเป็นร้อยละ 80 (จากเดิมร้อยละ 50) รวมทั้งห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งขนาดเล็ก (ขนาดเครื่องยนต์ 2300 cc และต่ำกว่า) ในปี ค.ศ.1978⁴² นอกจากนี้ยังได้กำหนดให้โรงงานประกอบเพิ่มการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศจากร้อยละ 25 เป็นร้อยละ 50 ภายในเวลา 5 ปี และได้ห้ามการเพิ่มรุ่นรถยนต์นั่งและห้ามตั้งโรงงานประกอบชิ้นใหม่ ทั้งนี้เพื่อไม่ให้เกิดการแข่งขันที่มากเกินไป

⁴¹ พัชรี ลิโรด, รัฐไทยกับธุรกิจอุตสาหกรรมรถยนต์ (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2540), หน้า 4-12.

⁴² Thammavit Terdudomtham, The Automobile Industry in Thailand : ASP-5 Sub-Programme on Liberalization of Trade and Investment, p.4.

ตลาดที่มีขนาดเล็กและเป็นการสนับสนุนผู้ผลิตขึ้นส่วนในประเทศอีกด้วย อย่างไรก็ตาม เมื่อภาวะเศรษฐกิจตกต่ำจากผลของวิกฤตการณ์น้ำมัน ประกอบกับมาตรฐานขึ้นส่วนในประเทศยังอยู่ในระดับต่ำ และยังคงนำเข้าชิ้นส่วนจากต่างประเทศ ซึ่งการนำเข้าไม่ครบชุดทำให้ได้ส่งลดจำนวนน้อยส่งผลให้ต้นทุนการผลิตสูงและราคารถยนต์สูงขึ้นจนทำให้ความต้องการซื้อลดลง ในที่สุดรัฐบาลได้มีการปรับนโยบายในปี ค.ศ. 1983 โดยตรึงอัตราการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศไว้ที่ร้อยละ 45 เพื่อป้องกันการเพิ่มขึ้นของต้นทุนและอนุญาตให้ผู้ประกอบสามารถขยายโรงงานได้ แต่ยังคงไม่อนุญาตให้เพิ่มรุ่นและแบบรวมทั้งห้ามตั้งโรงงานประกอบใหม่ เพื่อส่งเสริมการประหยัดจากขนาดผลิต⁴³

โดยภาพรวมของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยนั้น ในส่วนของนโยบายรัฐบาลได้เน้นการใช้ภาชีนำเข้าและการกำหนดการใช้ชิ้นส่วนในท้องถิ่นเป็นเครื่องมือสำคัญของนโยบาย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อปกป้องอุตสาหกรรมจากการแข่งขันภายนอก ซึ่งได้ช่วยสร้างเงื่อนไขเพื่อส่งเสริมการเติบโตของผู้ผลิตขึ้นส่วนในประเทศ นอกจากนี้ รัฐบาลยังได้ริเริ่มในการปรับนโยบายไปสู่การส่งออกขึ้นส่วนในช่วงปลายทศวรรษที่ 1970 เมื่อเผชิญกับปัญหาเศรษฐกิจตกต่ำจากการขาดดุลการค้า ประกอบกับได้รับแรงผลักดันจากธนาคารโลกที่เสนอการปรับยุทธศาสตร์จากการทดแทนการนำเข้าไปสู่การส่งเสริมการส่งออก โดยธนาคารโลกได้ให้เงินกู้เพื่อปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมและเน้นการส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมภายในให้สามารถแข่งขันระหว่างประเทศได้โดยไม่ต้องให้ความคุ้มครองเป็นพิเศษ ซึ่งผู้กำหนดนโยบายของไทยพิจารณาว่าเป็นวิธีการแก้ปัญหาที่ถูกต้องสำหรับอุตสาหกรรมไทยที่ไม่มีประสิทธิภาพภายใต้การปกป้องของรัฐ⁴⁴ อย่างไรก็ตาม ในความเป็นจริงแล้วผู้ผลิตรถยนต์กลับเป็นผู้มีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมผู้ผลิตขึ้นส่วน กล่าวคือ เมื่อพิจารณาในด้านผู้ผลิตนั้น ในช่วงต้นทศวรรษที่ 1970 เป็นช่วงแรกที่ผู้ผลิตขึ้นส่วนญี่ปุ่นเข้ามาสร้างฐานการผลิตในไทยซึ่งส่วนใหญ่อาศัยการทำข้อตกลงช่วยเหลือทางเทคนิค ทั้งนี้เพื่อจัดหาชิ้นส่วนให้กับผู้ผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นในไทย และเมื่อรัฐบาลไทยส่งเสริมการผลิตขึ้นส่วนในประเทศทำให้การตั้งฐานการผลิตในไทยมีความชัดเจนยิ่งขึ้น⁴⁵ โดยรวมแล้ว บริษัทญี่ปุ่นทั้งที่ดำเนินการกิจการประกอบรถยนต์และที่ผลิตขึ้นส่วนรถยนต์ได้เข้ามามีบทบาทอย่างมากในอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย กล่าวคือ ส่วนใหญ่ของบริษัทที่ประกอบรถยนต์เป็นบริษัทของญี่ปุ่น และในด้านส่วนแบ่งตลาด รถยนต์ญี่ปุ่นครองส่วนแบ่งตลาดถึงร้อยละ 80 นอกจากนี้ขึ้นส่วนการผลิตที่มีมูลค่าเพิ่มสูงส่วน

⁴³ Shigeki Higashi, "The Automotive Industry in Thailand : From Protective Promotion to Liberalization," in *The Automotive Industry in Asia : The Great Leap Forward ?* (Tokyo : Institute of Developing Economies, 1995), p. 18.

⁴⁴ พัชรี สิโรต, *รัฐไทยกับธุรกิจอุตสาหกรรมรถยนต์*. หน้า 23-25.

⁴⁵ Shigeki Higashi, "The Automotive Industry in Thailand : From Protective Promotion to Liberalization," in *The Automotive Industry in Asia : The Great Leap Forward ?*. p19.

ใหญ่ผลิตจากบริษัทญี่ปุ่นหรือบริษัทที่ร่วมทุนกับญี่ปุ่น ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการถอนตัวของผู้ผลิตตะวันตกในช่วงกลางทศวรรษที่ 1970

2) อุตสาหกรรมรถยนต์มาเลเซีย

ในส่วนของมาเลเซียนั้น ในช่วงแรกของอุตสาหกรรมรถยนต์มาเลเซียเกี่ยวกับการพัฒนาทางการเมืองอย่างมาก กล่าวคือ ในช่วงที่สิงคโปร์รวมอยู่กับมาเลเซียได้มีการประกาศความตั้งใจที่จะส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์ร่วมกันเพื่อสร้างความเข้มแข็งในการพัฒนาอุตสาหกรรม ซึ่งในปี ค.ศ.1964 ทั้งบริษัทท้องถิ่นและบริษัทต่างชาติ 19 ราย ได้ตอบรับต่อการเรียกร้องของรัฐบาลในการเริ่มประกอบรถยนต์และผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศ แต่จากการแยกตัวของสิงคโปร์ในปี ค.ศ.1965 ทำให้โครงการดังกล่าวหยุดชะงักลงและได้เปลี่ยนจากการเป็นหุ้นส่วนระหว่างกันไปเป็นการแข่งขันซึ่งกันและกัน และในปี ค.ศ.1966 มาเลเซียได้จำกัดการนำเข้ารถยนต์จากสิงคโปร์ โดยการตั้งระบบโควต้าสำหรับนำเข้าและกดดันให้บริษัทรถยนต์เล็กระหว่างสองประเทศ แต่บริษัทรถยนต์ได้คัดค้านความคิดดังกล่าวและได้จัดตั้งสมาคมผู้ประกอบการรถยนต์ในปี ค.ศ.1966 เพื่อรวมตลาดมาเลเซียและสิงคโปร์ แต่จากความขัดแย้งทางการเมืองที่มีอิทธิพลเหนือกว่าทำให้ความพยายามของบริษัทรถยนต์ไม่ประสบผลสำเร็จ⁴⁶

อุตสาหกรรมรถยนต์ของมาเลเซียเริ่มต้นในช่วงปลายทศวรรษที่ 1960 เมื่อรัฐบาลมาเลเซียอนุญาตให้โรงงานประกอบ 6 แห่งเริ่มดำเนินงานได้ในปี ค.ศ.1967 และในต้นทศวรรษที่ 1970 ได้เริ่มมีการส่งเสริมการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ โดยกำหนดให้เพิ่มสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศจากร้อยละ 10 ในปี ค.ศ.1978 เป็นร้อยละ 35 ภายในปี ค.ศ.1982 ส่วนความพยายามในการปรับลดขนาดอุตสาหกรรมให้เหมาะสมยังคงเป็นเพียงมาตรการทางอ้อมจากการคาดการณ์ของรัฐบาลว่าต้นทุนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศที่กำหนดขึ้นจะทำให้จำนวนผู้ประกอบการและแบบการผลิตลดลง อย่างไรก็ตาม นอกเหนือจากการส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศแล้ว นโยบายเกี่ยวกับรถยนต์ของมาเลเซียยังเป็นความพยายามของรัฐบาลในการเสริมสร้างสถานภาพทางเศรษฐกิจของชาวมาเลเซียพื้นเมืองที่เป็นพลเมืองส่วนใหญ่ของประเทศ ในขณะที่ภาคเศรษฐกิจของประเทศตกอยู่ภายใต้อิทธิพลของทุนชาวจีน ดังนั้น ภายใต้นโยบายเศรษฐกิจใหม่ (New Economic Policy – NEP) ที่รัฐบาลกำหนดขึ้นในทศวรรษที่ 1970 จึงมีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมให้ชาวมาเลเซียได้เป็นเจ้าของกิจการ⁴⁷

อย่างไรก็ตาม ความพยายามต่างๆในทศวรรษที่ 1960 และ 1970 ยังไม่บรรลุผลสำเร็จ กล่าวคือ มีผู้ประกอบการรถยนต์และแบบผลิตจำนวนมาก และการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศอยู่ในระดับต่ำ

⁴⁶ Richard F. Donor, Driving a Bargain : Automobile Industrialization and Japanese Firms in Southeast Asia, pp.36.

⁴⁷ Ibid., pp.49-50.

รวมทั้งการจัดการกับปัญหาด้านเชื้อชาติยังคงไม่เป็นไปตามเป้าหมาย โดยบริษัทชิ้นส่วนรถยนต์จำนวนมากที่ไม่ใช่ของชาวมาเลเซียกลับเติบโตมากกว่า และการมีส่วนร่วมของผู้ประกอบการชาวมาเลเซียเป็นเพียงส่วนน้อย ดังนั้น จากปัญหาต่างๆที่เกิดขึ้น รวมทั้งมิได้มีการกำหนดเป้าหมายการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศที่ชัดเจนในช่วงแรกนี้ ได้ทำให้รัฐบาลวางแนวทางใหม่ ทั้งการกำหนดบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ โดยกำหนดให้ยกเลิกชิ้นส่วนบางรายการออกจากชิ้นส่วนถอดประกอบครบชุดเพื่อให้ผู้ประกอบการรถยนต์จัดหาชิ้นส่วนดังกล่าวจากภายในประเทศซึ่งเป็นการสร้างโอกาสให้กับบริษัทชิ้นส่วนในประเทศ รวมทั้งมีการใช้มาตรการกำหนดโควตานำเข้าและมาตรการทางด้านภาษีอื่นๆต่อรถยนต์ประกอบสำเร็จที่นำเข้าจากต่างประเทศอีกด้วย⁴⁸ อย่างไรก็ตาม การดำเนินมาตรการต่างๆยังคงประสบความสำเร็จน้อยมาก ทั้งในส่วนของความหลากหลายของการผลิตและต้นทุนชิ้นส่วนภายในประเทศที่มีราคาสูงจึงทำให้ต้นทุนของรถยนต์ที่ประกอบขึ้นภายในประเทศสูงกว่ารถยนต์นำเข้า ประกอบกับความอ่อนแอทางเศรษฐกิจของมาเลเซียที่เกิดจากการพึ่งพาการส่งออกสินค้าปฐมที่ราคาตกต่ำลงอย่างมาก และอุตสาหกรรมทดแทนการนำเข้าที่ได้รับการส่งเสริมยังคงต้องพึ่งพาการนำเข้าวัตถุดิบและชิ้นส่วนจากต่างประเทศซึ่งทำให้ต้องสูญเสียเงินตราต่างประเทศจำนวนมาก รวมทั้งภาคการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมที่กำลังขยายตัวยังถูกรอบงำโดยทุนต่างชาติ และขาดการเชื่อมโยงกับภาคอื่นๆในระบบเศรษฐกิจ ซึ่งสภาพดังกล่าวนี้ได้ส่งผลให้เป้าหมายในการขยายโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับชาวมาเลเซียจึงเป็นไปได้น้อยและนำไปสู่การปรับแผนการส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์ครั้งใหม่⁴⁹

ในช่วงต้นทศวรรษที่ 1980 รัฐบาลมาเลเซียได้ปรับแนวทางตอบรับต่อปัญหาที่เกิดขึ้นด้วยการส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมหนักในปี ค.ศ.1981 ซึ่งมีเป้าหมายที่อุตสาหกรรมเหล็กและรถยนต์ โดยเฉพาะในส่วนของอุตสาหกรรมรถยนต์นั้น นายกรัฐมนตรีมหาธีร์ โมฮัมหมัดได้ส่งเสริมการผลิตรถยนต์แห่งชาติเพื่อปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมให้เกิดการใช้ชิ้นส่วนในท้องถิ่นในระดับที่สูงขึ้น และเกิดการผลิตจำนวนมากที่จะทำให้สามารถบรรลุการประหยัดจากขนาดการผลิต รวมทั้งเพื่อส่งเสริมการพัฒนาของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนที่เกี่ยวข้อง และเป็นความพยายามครั้งใหม่ในการปรับปรุงสถานภาพของชาวมาเลเซียในอุตสาหกรรมรถยนต์ซึ่งถูกทุนต่างชาติและทุนชาวจีนครอบงำมาเป็นเวลานาน⁵⁰ โดยในเดือน พฤษภาคม ค.ศ.1983 บริษัทอุตสาหกรรมหนัก (Heavy Industry Corporation of Malaysia-HICOM) ที่

⁴⁸ ASEAN Automotive Federation, "Malaysia : Overview of the Automobile Industry." [cited 27 April 2001] Available from : <http://www.aafdirectory.org/country/malaysia.htm#2> ; INTERNET.

⁴⁹ Richard F. Donor, *Driving a Bargain : Automobile Industrialization and Japanese Firms in Southeast Asia*.pp.50-52.

⁵⁰ Momoko Kawakami, "The Automotive Industry in Taiwan and Malaysia : The Unique Growth Mechanism," in *The Automotive Industry in Asia : The Great Leap Forward ?* (Tokyo : Institute of Developing Economies, 1995), p.18.

รัฐบาลเป็นเจ้าของได้ลงนามในสัญญากับบริษัท Mitsubishi ในโครงการร่วมทุนเพื่อผลิตรถยนต์แห่งชาติ (Perusahaan Otomobil Nasional : Proton) ด้วยสัดส่วนการถือหุ้นของ HICOM ร้อยละ 70 และ Mitsubishi ร้อยละ 30 (Mitsubishi Corporation ร้อยละ 15 และ Mitsubishi Motor Corporation ร้อยละ 15) ซึ่งฝ่ายบริษัท Mitsubishi Motor Corporation (MMC) ได้ออกแบบและสร้างโรงงานเพื่อผลิตรถยนต์แห่งชาติ คือ Saga ซึ่งปรับมาจากรถ Mitsubishi Lancer โดยมีเป้าหมายเพื่อจำหน่ายภายในประเทศเป็นหลักในช่วงแรก และจากการใช้มาตรการปกป้องที่ให้สิทธิพิเศษในการยกเว้นภาษีนำเข้าชิ้นส่วนและภาษีการค้าที่บังคับใช้กับบริษัทรถยนต์รายอื่นทำให้รถยนต์แห่งชาติของมาเลเซียมีความได้เปรียบเหนือคู่แข่งและสามารถครองตลาดภายในประเทศได้อย่างรวดเร็ว⁵¹

3) อุตสาหกรรมรถยนต์อินโดนีเซีย

ในส่วนของประเทศอินโดนีเซียนั้น อุตสาหกรรมรถยนต์ถือได้ว่าพัฒนาช้ากว่าประเทศเพื่อนบ้านอื่นๆ ในอาเซียน โดยหลังจากสงครามโลกครั้งที่ 2 รัฐบาลได้เริ่มเปลี่ยนจากการนำเข้ารถยนต์ประกอบสำเร็จไปสู่การประกอบชิ้นส่วนถอดประกอบครบชุดเนื่องจากต้องการพัฒนาทักษะแรงงานและประหยัดเงินตราต่างประเทศ แต่จากปัญหาการขาดเงินตราต่างประเทศในช่วงกลางทศวรรษที่ 1950 ทำให้ไม่สามารถนำเข้าชิ้นส่วนถอดประกอบได้ และในปี ค.ศ. 1961 การผลิตทั้งหมดต้องหยุดชะงัก มีเพียงการประกอบรถของรัฐบาลซึ่งได้รับความช่วยเหลือทางการเงินจากต่างประเทศเท่านั้นที่สามารถดำเนินงานต่อไปได้ จากปัญหานี้ทำให้รัฐบาลไม่ได้พยายามส่งเสริมการผลิตในท้องถิ่น แต่ได้เปิดเสรีทางการค้าและการลงทุนเพื่อเพิ่มการจัดหาสินค้าให้มากขึ้นรวมทั้งรถยนต์ด้วย ดังนั้น การนำเข้ารถยนต์ 4 ล้อจึงได้รับการอนุญาตทุกรูปแบบ ทั้งรถยนต์ประกอบสำเร็จ ชิ้นส่วนถอดประกอบครบชุด และชิ้นส่วนกึ่งถอดประกอบ ซึ่งส่งผลให้ตลาดภายในประเทศต้องพึ่งพาการนำเข้าจากต่างประเทศอย่างมากและเนื่องจากการที่มีรถยนต์จำนวนมากที่ได้รับอนุญาตให้นำเข้าได้ โดยเฉพาะเมื่อเกิดการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างธุรกิจภายในอุตสาหกรรมจากการที่นักธุรกิจชาวอินโดนีเซียซึ่งเคยจำหน่ายรถยนต์ตะวันตกจะต้องแข่งขันกับกลุ่มธุรกิจใหม่ที่มีความสัมพันธ์กับบริษัทญี่ปุ่น ซึ่งทำให้ตลาดรถยนต์อินโดนีเซียแบ่งแยกมากยิ่งขึ้น⁵² อย่างไรก็ตาม ปลายทศวรรษที่ 1960 ทั้งฝ่ายรัฐบาลและผู้ประกอบการรถยนต์ของอินโดนีเซียต่างตระหนักถึงความสูญเสียทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากผลของนโยบายเปิดเสรี ประกอบกับในปี ค.ศ. 1969 ภาวะเงินเฟ้อของประเทศได้บรรเทาลงทำให้มีการปรับเปลี่ยนนโยบายจากการนำเข้าไปสู่การผลิตอีกครั้ง โดยนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์ครั้งใหม่ในปี ค.ศ. 1969 นี้ ได้มีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมการผลิตภายใน

⁵¹ Kit G. Machada, "PROTON and Malaysia's Motor Vehicle Industry : National industrial policies and Japanese regional production strategies," in *Japan and Malaysian Development : In the Shadow of the Rising Sun*, ed. Jomo K.S. (London : Routledge, 1994), pp.300-303.

⁵² Richard F. Donor, *Driving a Bargain : Automobile Industrialization and Japanese Firms in Southeast Asia*, pp.33-37.

ประเทศ (localization) และการปรับลดขนาดทางอุตสาหกรรม (rationalization) โดยการห้ามนำเข้ารถยนต์ยี่ห้อใหม่และส่งเสริมการรวมกิจการของผู้ประกอบการรายย่อยเพื่อลดจำนวนบริษัทรถยนต์ภายในประเทศ อย่างไรก็ตาม นโยบายดังกล่าวไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควรเนื่องจากไม่ได้กำหนดระดับการทำให้เกิดการผลิตในประเทศ (LC levels) และรายการชิ้นส่วนที่ส่งเสริมให้ผลิตไว้อย่างชัดเจน

ในช่วงต้นทศวรรษที่ 1970 รัฐบาลอินโดนีเซียได้เริ่มการบังคับให้มีการผลิตในประเทศอย่างจริงจังอีกครั้งโดยได้รับการสนับสนุนจากพวกรัฐวิสาหกิจภายในประเทศ รวมทั้งยังได้รับความร่วมมือจากผู้ประกอบการกิจการชาวอินโดนีเซียที่กดดันให้หุ้นส่วนต่างชาติเร่งการลงทุนเพื่อผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศ นอกจากนี้ในปี ค.ศ.1972 ภาครัฐยังพยายามส่งเสริมการประหยัดจากขนาดโดยการกำหนดให้ผู้ประกอบการรวมกลุ่มกันเพื่อลดจำนวนให้น้อยลง แต่ความพยายามทั้งหลายนี้ยังไม่ประสบความสำเร็จเนื่องจากไม่ได้รับการสนับสนุนอย่างจริงจังจากบริษัทรถยนต์ต่างชาติ อย่างไรก็ตาม เมื่อเกิดวิกฤตการณ์น้ำมันครั้งแรก ได้ทำให้อินโดนีเซียมีรายได้เพิ่มขึ้นอย่างมากจากการขายน้ำมัน ซึ่งนอกจากจะทำให้ความสามารถทางการเงินของกลุ่มผู้ประกอบการด้านรถยนต์ในประเทศและภาครัฐเพิ่มขึ้นแล้ว ยังส่งผลเกิดการแข่งขันกันระหว่างบริษัทญี่ปุ่นในการเข้าสู่อุตสาหกรรมรถยนต์อินโดนีเซียอีกด้วย แต่จากความเข้มแข็งทางการเงินที่เพิ่มขึ้นยังได้ก่อให้เกิดความรู้สึกชาตินิยมทางเศรษฐกิจที่รุนแรงขึ้นและมีการต่อต้านทุนต่างชาติและการครอบงำทางเศรษฐกิจของทุนชาวจีน ซึ่งภาครัฐได้พยายามประสานนโยบายกับสมาคมหลักในอุตสาหกรรมรถยนต์ จนได้มีการรวมตัวกันเพื่อก่อตั้งสมาคมผู้ประกอบการและผู้แทนจำหน่ายรถยนต์อินโดนีเซีย (Indonesian Association of Automobile Sole Agents and Assemblers - GAAKINDO) ทำให้เกิดช่องว่างความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนมากขึ้น และต่อมาในปี ค.ศ.1976 รัฐบาลได้กำหนดเวลาการยกเลิกรายการชิ้นส่วนในชุดชิ้นส่วนถอดประกอบครบชุด (deletion program) เพื่อให้เกิดการผลิตชิ้นส่วนที่มีความสำคัญเพิ่มขึ้นภายในประเทศ อันนำไปสู่การพัฒนาของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ภายในประเทศ⁵³ ซึ่งผู้ประกอบการรถยนต์จะสามารถจัดหาชิ้นส่วนง่าย ๆ ที่มีการผลิตแล้วภายในประเทศ เช่น สี ยาง และแบตเตอรี่ และในปี ค.ศ.1978 รายการชิ้นส่วนที่จะถูกยกเลิกจากชุด CKDs และให้ทำการผลิตภายในประเทศ คือ กรอบหน้าต่าง กระโหลก เบาะนั่ง และหม้อน้ำรถยนต์ ส่วนปี ค.ศ.1979 ชิ้นส่วนที่ต้องผลิตในท้องถิ่น ได้แก่ chassis ถังน้ำมัน และเครื่องกรองอากาศ และจนท้ายสุดในปี ค.ศ. 1984 จะต้องจัดหาชิ้นส่วนรถยนต์ ระบบเกียร์ส่งกำลัง เพลาข้อต่อ และชิ้นส่วนอื่นๆจากในประเทศทั้งหมด และในส่วนของล้มเหลวในความพยายามปรับลดขนาดอุตสาหกรรมตั้งแต่ปี ค.ศ.1972 ทำให้รัฐบาลนำเอาวิธีการทางอ้อมจากการกำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนในประเทศมาใช้เพื่อทำให้ต้นทุนสูงขึ้นและจะทำให้บริษัทที่อ่อนแอต้องถอนตัวออกไป อย่างไรก็ตาม ความพยายามดังกล่าวได้หยุดชะงักลงในปี ค.ศ.1978 เมื่อเกิดความกังวลว่าอาจส่งผลให้บริษัทที่มีความเข้มแข็งทางการ

⁵³ ASEAN Automotive Federation, "Indonesia : Overview of the Automobile Industry." [cited 27 April 2001] Available from : <http://www.aafdirectory.org/country/indonesia.htm#2> : INTERNET.

เงินเช่นกิจการของทุนชาวจีนสามารถดำเนินกิจการต่อไปได้ ในขณะที่ผู้ประกอบการชาวอินโดนีเซียอาจได้รับผลเสียหาย⁵⁴

ความพยายามในการสร้างการผลิตภายในประเทศที่มีเป้าหมายไม่รุนแรงเช่นครั้งที่ผ่านมาได้เกิดขึ้นอีกครั้งในปี ค.ศ.1979 ซึ่งกำหนดให้จัดหา ใช้อัพ สี่ หม้อน้ำ และกระทะล้อจากภายในประเทศในปี ค.ศ.1980 แทนที่จะเป็น ค.ศ.1977-1979 และจัดหาแชสซีและถังน้ำมัน จากภายในประเทศในปี ค.ศ.1980-1981 แทนที่จะเป็น ค.ศ.1979 และรายการชิ้นส่วนที่มีความซับซ้อน เช่น เครื่องยนต์ ระบบเกียร์ส่งกำลัง และดรัมเบรค ถูกกำหนดเวลาซื้อออกไป นอกจากนี้ด้านการลดขนาดอุตสาหกรรมได้มีการกำหนดให้ลดจำนวนยี่ห้อและแบบรถยนต์ที่ทำการผลิตหรือจำหน่าย รวมทั้งยังมีการส่งเสริมให้ผู้ผลิตและผู้จำหน่ายรวมกลุ่มกันเพื่อให้ตลาดภายในประเทศมีประสิทธิภาพ และในช่วงต้นทศวรรษที่ 1980 นโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์ได้รับการทบทวนอีกครั้งในปี ค.ศ.1983 เรื่องการกำหนดเวลาการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศของรายการชิ้นส่วนที่มีความซับซ้อนในการผลิต เช่น กระทะล้อ cabins โครงรถ และเพลลา ถูกกำหนดเวลาในปี ค.ศ.1984 เครื่องยนต์และระบบเบรคในปี ค.ศ.1985 พวงมาลัย ระบบเกียร์ส่งกำลัง และระบบคลัชในปี ค.ศ.1986 ซึ่งจะทำการผลิตรถเพื่อการพาณิชย์สามารถผลิตได้จากชิ้นส่วนภายในประเทศอย่างสมบูรณ์ภายในปี ค.ศ.1987⁵⁵

โดยภาพรวมแล้วภาครัฐบาลได้ส่งเสริมการผลิตภายในประเทศโดยเฉพาะรถเพื่อการพาณิชย์ และการปรับลดอุตสาหกรรมอย่างต่อเนื่อง เพื่อพัฒนาความก้าวหน้าทางอุตสาหกรรมของประเทศ ประกอบกับการส่งเสริมผู้ประกอบการชาวอินโดนีเซียในอุตสาหกรรม แม้ว่าจะได้รับการสนับสนุนจากผู้ประกอบการอินโดนีเซียที่ช่วยกดดันหุ้นส่วนต่างชาติให้ส่งเสริมการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ แต่ความพยายามดังกล่าวมีอุปสรรคสำคัญจากการไม่เต็มใจร่วมมือของบริษัทรถยนต์ต่างชาติและทุนชาวจีน รวมทั้งปัญหาความไม่ชัดเจนของนโยบายและความแตกแยกของผู้มีบทบาทในการกำหนดนโยบายที่ฝ่ายหนึ่งเน้นความจำเป็นในการปกป้องผู้ประกอบการชาวอินโดนีเซียพื้นเมืองและขัดขวางการครอบงำของบริษัทข้ามชาติ และอีกฝ่ายที่เน้นการพัฒนาอุตสาหกรรมมากกว่าการปกป้อง นอกจากนี้สิ่งที่ขาดหายไปนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์ของอินโดนีเซียซึ่งต่างจากประเทศอาเซียนอื่นๆ คือ ตลอดช่วงเวลากการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์จนถึงต้นทศวรรษที่ 1980 ไม่มีการส่งเสริมการส่งออกเลย ทั้งนี้เนื่องจากตลาดภายในประเทศมีขนาดใหญ่เมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านอื่นๆ ทำให้เป้าหมายการส่งออกจึงยังไม่ถูกจัดลำดับความสำคัญในช่วงแรกนี้⁵⁶

⁵⁴ Richard F. Donor, *Driving A Bargain : Automobile Industrialization and Japan Firms in Southeast Asia*. pp.54.

⁵⁵ *Ibid.*, pp.54-56.

⁵⁶ *Ibid.*,p.59.

4) อุตสาหกรรมรถยนต์ฟิลิปปินส์

ในส่วนของฟิลิปปินส์นั้น รัฐบาลได้ส่งเสริมการประกอบชิ้นส่วนรถประกอบครบชุดภายในประเทศหลังจากสงครามโลกครั้งที่ 2 เพื่อลดการสูญเสียเงินตราต่างประเทศจำนวนมากจากการนำเข้ารถยนต์ประกอบสำเร็จจากประเทศผู้ผลิต ดังนั้นจึงมีการกำหนดกฎเกณฑ์เพื่อส่งเสริมแนวทางดังกล่าว ทั้งการห้ามนำเข้ารถยนต์ประกอบสำเร็จและรถบรรทุก และการอนุญาตจัดตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ อย่างไรก็ตาม การปกป้องอุตสาหกรรมในระดับสูงซึ่งสร้างกำไรในการดำเนินงานอย่างมากในทศวรรษที่ 1960 อันส่งผลดึงดูดทั้งทุนในท้องถิ่นและทุนต่างชาตินี้ได้ทำให้มีการตั้งโรงงานประกอบชิ้นส่วนจำนวนมาก และมีการประกอบรถยนต์หลายแบบ จึงทำให้การผลิตรถยนต์ของฟิลิปปินส์ไม่บรรลุการประหยัดจากขนาดและตลาดมีความหลากหลาย และตลอดทั้งทศวรรษนี้อุตสาหกรรมรถยนต์ยังคงเป็นการประกอบชิ้นส่วนซึ่งต้องอาศัยการนำเข้าอย่างมาก นอกเหนือจากชิ้นส่วนง่ายๆที่สามารถผลิตได้เองในประเทศ เช่น ยางและแบตเตอรี่⁵⁷ อย่างไรก็ตาม ปลายทศวรรษที่ 1960 ฟิลิปปินส์ได้เริ่มพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์เพื่อเปลี่ยนจากการประกอบชิ้นส่วนนำเข้าครบชุดจากต่างประเทศไปสู่การผลิตชิ้นส่วนในท้องถิ่นมากขึ้น ในขณะที่ปริมาณการขายรถยนต์ในประเทศมีจำนวนน้อยมากเมื่อเทียบกับจำนวนที่จะก่อให้เกิดการผลิตทั้งรถยนต์และชิ้นส่วนในขนาดที่มีประสิทธิภาพ จึงส่งผลให้โอกาสในการผลิตภายในประเทศยังคงมีน้อย

ในด้านความพยายามทำให้เกิดการผลิตในประเทศนั้น รัฐบาลได้ให้การสนับสนุนโดยการกำหนดระดับการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในทศวรรษที่ 1970 กล่าวคือ กำหนดระดับการใช้ชิ้นส่วนในท้องถิ่นเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 10 ในปี ค.ศ. 1973 เป็นร้อยละ 25 ในปี ค.ศ. 1974 และเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 37.5 ในปี ค.ศ. 1975 และ ร้อยละ 62.5 ในปี ค.ศ. 1976 อย่างไรก็ตาม ระดับการใช้ชิ้นส่วนในท้องถิ่นดังกล่าวไม่สามารถสะท้อนความสามารถในการพัฒนาอย่างแท้จริง เนื่องจากชิ้นส่วนในประเทศมีราคาสูงแต่คุณภาพต่ำ ทำให้ผู้ประกอบการรถยนต์เรียกร้องให้มีการขยายเวลาบังคับใช้ระดับการใช้ชิ้นส่วนร้อยละ 62.5 เป็นปี ค.ศ. 1978 ในขณะที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ว่าผู้ประกอบการไม่ได้จัดหาชิ้นส่วนจากบริษัทท้องถิ่น แต่กลับได้รับ LC credit โดยการประกอบชิ้นส่วนนำเข้าเพื่อส่งออกกลับไป

ในด้านความพยายามทำให้ตลาดมีประสิทธิภาพโดยการลดจำนวนรุ่น แบบ และยี่ห้อรถยนต์นั้น รัฐบาลฟิลิปปินส์ได้กำหนดมาตรการทางด้านนโยบาย 3 ประการ คือ การห้ามนำเข้ารถยนต์ประกอบสำเร็จจากต่างประเทศ การปรับลดจำนวนผู้ประกอบการให้เหลือเพียงห้าราย และการกำหนดบังคับใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ที่จะต้องจัดหาจากภายในประเทศเท่านั้น⁵⁸ ซึ่งโครงการ Progressive Car Manufacturing Program ที่เกิดขึ้นในปี ค.ศ. 1971 ได้พยายามส่งเสริมการลดแบบรถยนต์โดยคณะ

⁵⁷ Ibid., p.34.

⁵⁸ ASEAN Automotive Federation, "Philippines : Overview of the Automobile Industry." [cited 27 April 2001] Available from : <http://www.aafdirectory.org/country/philippines.htm#2> : INTERNET.

กรรมการส่งเสริมการลงทุนได้เลือกผู้ประกอบการที่มีความสามารถในการส่งออกและใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศตามที่รัฐกำหนดให้เข้าร่วมโครงการ และในส่วแบบรถยนต์ที่ผลิต คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนไม่ได้มีข้อกำหนดชัดเจนเนื่องจากคาดว่าต้นทุนการผลิตภายในประเทศที่เพิ่มขึ้นจะทำให้ผู้ประกอบการลดจำนวนแบบลงและระยะเวลาการเปลี่ยนแบบรถยนต์จะช้าลง อย่างไรก็ตาม ช่วงปลายทศวรรษที่ 1970 แบบรถยนต์ที่มีอยู่ในตลาดกลับเพิ่มขึ้นอย่างมากทำให้ในปี ค.ศ. 1981 คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนต้องจำกัดจำนวนแบบที่ผู้ประกอบการแต่ละรายจะผลิตและกำหนดห้ามเปลี่ยนแบบที่ลงทะเบียนไว้บ่อยกว่า 1 ครั้งต่อ 3 ปี⁵⁹

เมื่อพิจารณาพัฒนาการของอุตสาหกรรมรถยนต์แล้ว ปัญหาของฟิลิปปินส์ คือ ข้อยกเว้นต่างๆที่เอื้อประโยชน์แก่ผู้ผลิตที่จะทำการส่งออกทำให้ความพยายามในการส่งเสริมการใช้ชิ้นส่วนในประเทศไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร ทั้งในด้านของระดับการใช้ชิ้นส่วนในประเทศและมูลค่าเพิ่มขึ้นส่วนที่ผลิต ทั้งนี้เนื่องจากการผลิตของผู้ประกอบเอง การจัดหาจากบริษัทสาขาในต่างประเทศ และจากบริษัทชิ้นส่วนต่างชาติที่จัดหาให้ผู้ประกอบในประเทศ จึงมีผลทำให้บริษัทในประเทศส่วนใหญ่ถูกจำกัดในชิ้นส่วนที่ใช้เทคโนโลยีต่ำเพียงไม่กี่รายการ นอกจากนี้อุปสรรคของการเติบโตของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนภายในประเทศ คือ ความล้มเหลวในการลดต้นทุนการผลิต ซึ่งทำให้ตลาดภายในประเทศมีแบบรถยนต์เพิ่มขึ้นอย่างมาก

โดยภาพรวมแล้ว พัฒนาการของอุตสาหกรรมรถยนต์อาเซียนเริ่มจากการใช้ยุทธศาสตร์ทดแทนการนำเข้าเพื่อลดการนำเข้ารถยนต์ประกอบสำเร็จ โดยรัฐบาลออกกฎเกณฑ์ทางด้านการอนุญาตนำเข้าและมาตรการทางด้านภาษีเกี่ยวกับการนำเข้ารถยนต์และการลงทุนต่างประเทศเพื่อปกป้องตลาดภายในและส่งเสริมการผลิตภายในประเทศ ทำให้ในช่วงแรกเป้าหมายหลักของอุตสาหกรรมรถยนต์คือตลาดภายในประเทศ อย่างไรก็ตาม จากกฎเกณฑ์ในลักษณะปกป้องอุตสาหกรรมในประเทศระดับสูงได้ดึงดูดการลงทุนทั้งในและต่างประเทศทำให้โรงงานประกอบรถยนต์มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น และการผลิตสำหรับตลาดภายในประเทศนั้นมีขนาดเล็กโดยมีหลายรุ่นหลายแบบทำให้ไม่สามารถบรรลุขนาดการผลิตที่เหมาะสม และความสามารถในการผลิตและความก้าวหน้าทางเทคโนโลยียังไม่เพียงพอทำให้ความสามารถของอุตสาหกรรมยังอยู่ในระดับต่ำ แม้ว่าอัตราการผลิตภายในประเทศจะเพิ่มขึ้น แต่ระดับราคายังคงสูงและคุณภาพค่อนข้างต่ำ รวมทั้งกฎเกณฑ์การบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศยังจำกัดอยู่เพียงชิ้นส่วนที่มีมูลค่าเพิ่มต่ำ และเป็นแหล่งผลิตที่เน้นการใช้วัตถุดิบและแรงงานเป็นสำคัญ ดังนั้นพัฒนาการของอุตสาหกรรมรถยนต์ในช่วงแรกนี้ยังคงอยู่ในขั้นตอนของการประกอบรถยนต์ด้วยชิ้นส่วนถอดประกอบที่ต้องพึ่งพาการนำเข้าชิ้นส่วนจากต่างประเทศอย่างมาก

⁵⁹ Richard F. Donor, *Driving a Bargain : Automobile Industrialization and Japanese Firms in Southeast Asia*. p.42.

2.5 บทบาทของผู้ผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นในอาเซียน

ในส่วนของความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างญี่ปุ่นกับอาเซียนตั้งแต่หลังสงครามโลกครั้งที่สองนั้น เริ่มต้นจากสภาพที่ญี่ปุ่นกำลังประสบปัญหาทางเศรษฐกิจจากการที่โครงสร้างพื้นฐานถูกทำลายและการค้าระหว่างประเทศซึ่งเป็นสิ่งสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศต้องหยุดชะงักลง การผลิตทางการเกษตรลดลงอย่างมาก รวมทั้งเกิดภาวะเงินเฟ้อและการขาดแคลนอาหารเมื่อประกอบกับการที่ญี่ปุ่นต้องเสียแหล่งทรัพยากรและแหล่งตลาดเดิมที่เคยมีในช่วงก่อนสงคราม และความรู้สึกต่อต้านญี่ปุ่นที่เกิดขึ้นทั่วไปในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หลังสงคราม ทำให้ญี่ปุ่นต้องพึ่งพาความช่วยเหลือจากสหรัฐอเมริกาซึ่งมีบทบาทในการยึดครองและฟื้นฟูญี่ปุ่นอย่างมาก ในขณะเดียวกัน ภายหลังจากสงครามประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้ตกอยู่ภายใต้กระแสชาตินิยมที่ต้องการแสวงหาเอกราชและการเร่งพัฒนาเศรษฐกิจซึ่งจำเป็นต้องอาศัยความช่วยเหลือจากมหาอำนาจและองค์การระหว่างประเทศอย่างมากเช่นกัน ดังนั้นสภาพการณ์ดังกล่าวนี้ทำให้สหรัฐฯซึ่งเป็นมหาอำนาจที่มีบทบาทอย่างมากในการเมืองระหว่างประเทศทั้งในการฟื้นฟูยุโรปและเอเชียกลายเป็นตัวแปรสำคัญที่ทำให้เกิดการเชื่อมโยงกันทางเศรษฐกิจระหว่างญี่ปุ่นกับประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ กล่าวคือ ด้วยข้อจำกัดทางด้านทรัพยากรและเงินทุนในการให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศต่างๆ ทำให้สหรัฐฯพยายามหาแหล่งการค้าต่างประเทศให้กับญี่ปุ่นเพื่อให้ญี่ปุ่นสามารถฟื้นฟูเศรษฐกิจโดยเป็นแหล่งรายได้ชดเชยที่ญี่ปุ่นขาดดุลการค้ากับสหรัฐฯ ซึ่งภูมิภาคเป้าหมายของความพยายามดังกล่าวนี้คือเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทั้งนี้เนื่องจากการนำข้าวตุนดิบจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะทดแทนการนำเข้าสินค้าปศุสัตว์จากสหรัฐฯ ซึ่งจะเป็นขั้นแรกที่จะลดการขาดดุลการค้าของญี่ปุ่นต่อสหรัฐฯ ในขณะที่สหรัฐฯยังส่งเสริมให้ญี่ปุ่นชดเชยค่าปฏิกรรมสงครามให้กับประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เพื่อลดกระแสความไม่พอใจที่มีต่อญี่ปุ่นและเพื่อกระตุ้นการค้าในภูมิภาค พร้อมกับที่สหรัฐฯได้พยายามชี้ให้ประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เห็นความสำคัญของการฟื้นฟูญี่ปุ่นที่จะส่งผลดีต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศเหล่านี้เองเพราะประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ทั้งหลายกำลังต้องการทุนจากต่างประเทศเนื่องจากการพัฒนาของทุนท้องถิ่นยังไม่เพียงพอ ดังนั้นแนวทางที่เกิดขึ้นจึงเป็นการผสมผสานการฟื้นฟูญี่ปุ่นเข้ากับการพัฒนาภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อย่างกลมกลืน ทำให้ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างญี่ปุ่นกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เกิดขึ้นภายใต้แนวทางการฟื้นฟูการค้าระหว่างประเทศของญี่ปุ่นกับสหรัฐฯและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งจะทำให้ญี่ปุ่นสามารถพึ่งพาตนเองได้และจะเป็นผู้ส่งออกทุนไปยังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในท้ายที่สุด⁶⁰

นอกเหนือจากบทบาทของสหรัฐฯในการส่งเสริมให้เกิดความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างญี่ปุ่นกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้แล้ว ฝ่ายรัฐบาลและภาคธุรกิจของญี่ปุ่นเองได้ตระหนักถึงความสำคัญของประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่มีต่อการฟื้นฟูเศรษฐกิจและส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมหนักของ

⁶⁰ William S. Borden, *The Pacific Alliance : United States Foreign Economic Policy and Japanese Trade Recovery, 1947-1955*, pp.103-108.

ประเทศ กล่าวคือ จากการสูญเสียดินแดนที่เคยเป็นอาณานิคมก่อนสงครามซึ่งเป็นแหล่งสนับสนุนสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศทำให้ญี่ปุ่นมีความจำเป็นอย่างเร่งด่วนในการหาแหล่งเพื่อจัดหาวัตถุดิบและอาหารให้กับญี่ปุ่น รวมทั้งแหล่งตลาดรองรับสินค้าส่งออกจากญี่ปุ่น จึงทำให้เอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นภูมิภาคที่สำคัญต่อแนวทางนี้ แต่เนื่องจากความรู้สึกชาตินิยมและความกังวลต่อการรุกรานของญี่ปุ่นในภูมิภาคยังคงรุนแรง ทำให้บริษัทเอกชนไม่พร้อมที่จะเข้าสู่ตลาดของภูมิภาคนี้ด้วยตัวเอง ดังนั้นจึงต้องอาศัยการจ่ายค่าปฏิกรรมสงครามและให้ความช่วยเหลือทางเศรษฐกิจของสหรัฐต่อภูมิภาคนี้เป็นเครื่องมือเบิกทางในช่วงแรก ซึ่งภาคธุรกิจของญี่ปุ่นได้ตระหนักเช่นกันว่าการชดเชยค่าปฏิกรรมสงครามที่ไม่ได้เกิดขึ้นในรูปของการจ่ายเงินเท่านั้น แต่ยังอยู่ในรูปของการให้บริการ การจัดหาสินค้าทุนจากญี่ปุ่นให้กับประเทศในภูมิภาคจะเป็นการเปิดทางให้สินค้าญี่ปุ่นเข้าสู่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้ง่ายยิ่งขึ้น อันมีผลทำให้การส่งออกของญี่ปุ่นขยายตัวและการพัฒนาอุตสาหกรรมหนักจะสามารถเกิดขึ้นได้ นอกจากนี้ เมื่อประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีแผนการพัฒนาเศรษฐกิจหลังสงคราม ญี่ปุ่นยังสามารถเสนอความช่วยเหลือโดยอาศัยความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศทั้งในระดับทวิภาคีและภายใต้องค์การระหว่างประเทศเพื่อให้ความสัมพันธ์ระหว่างทั้งสองฝ่ายเกิดขึ้นและดำเนินต่อไปได้อย่างดีอีกด้วย⁶¹

ญี่ปุ่นเป็นคู่ค้าที่สำคัญของอาเซียน ทั้งนี้เนื่องจากอาเซียนพึ่งพาการนำเข้าสินค้าจากญี่ปุ่นอย่างมาก และเป็นเหตุให้เกิดการขาดดุลการค้าอย่างต่อเนื่อง โดยมีสาเหตุมาจากการที่อาเซียนนำเข้าสินค้าทุนซึ่งมีราคาแพงจากญี่ปุ่น อาทิ เครื่องจักรและโลหะภัณฑ์ ในขณะที่สินค้าที่อาเซียนส่งไปขายญี่ปุ่นเป็นสินค้าขั้นปฐม เช่น สินค้าเกษตรและวัตถุดิบต่างๆซึ่งมีราคาถูก และปัญหาดังกล่าวยิ่งรุนแรงขึ้นเมื่อความเติบโตทางเศรษฐกิจของญี่ปุ่นลดลงและโครงสร้างทางอุตสาหกรรมของญี่ปุ่นได้เปลี่ยนไปจากอุตสาหกรรมที่ใช้ทรัพยากรธรรมชาติในช่วงทศวรรษที่ 1970 ทำให้ญี่ปุ่นลดการซื้อสินค้าจากอาเซียนลงจากเหตุผลดังกล่าวทำให้อาเซียนพยายามที่จะลดการพึ่งพาการนำเข้าจากญี่ปุ่นโดยการขยายการผลิตสินค้าทุนและบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศเพิ่มสูงขึ้น และใช้อุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายของความพยายามนี้

ผู้ผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นเข้ามามีบทบาทต่อการผลิตรถยนต์ในกลุ่มประเทศอาเซียนตั้งแต่ระยะเริ่มแรกในช่วงทศวรรษที่ 1960 จากการใช้นโยบายทดแทนการนำเข้าโดยกำหนดให้บริษัทต่างประเทศเข้ามาดำเนินงานภายในประเทศด้วยการร่วมมือกับบริษัทท้องถิ่นในด้านทุนและเทคโนโลยีเพื่อทำการประกอบรถยนต์ในประเทศแทนการนำเข้ารถยนต์ประกอบสำเร็จจากญี่ปุ่น ซึ่งผู้ผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นมีสามารถปรับตัวตอบรับกับแนวทางของรัฐบาลประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้เป็นอย่างดี โดยการเข้ามาดำเนิน

⁶¹ Suehira Akira, "The Road to Economic Re-entry : Japan's Policy toward Southeast Asian Development in the 1950s and 1960s," *Social Science Japan Journal* 2 (1999) : 88.

การประกอบในอาเซียนด้วยการใช้ชิ้นส่วนที่นำเข้ามาจากญี่ปุ่น จึงทำให้ผู้ผลิตญี่ปุ่นมีอิทธิพลต่อตลาดนำเข้าของประเทศเหล่านี้อย่างมาก

เมื่อพิจารณาถึงการเข้ามามีบทบาทของผู้ผลิตญี่ปุ่นในอาเซียนจะเห็นได้ว่าการประกอบและผลิตชิ้นส่วนของบริษัทญี่ปุ่นในอาเซียนมีเพิ่มมากขึ้น โดยมากกว่าร้อยละ 40 ของการลงทุนในต่างประเทศด้านอุตสาหกรรมส่วนประกอบการขนส่งตั้งแต่ปี ค.ศ.1964 ถึง 1980 อยู่ในกลุ่มประเทศอาเซียนและฐานการผลิตในต่างประเทศของผู้ประกอบญี่ปุ่นร้อยละ 34 จาก 138 แห่ง ในปี ค.ศ.1982 ตั้งอยู่ในกลุ่มประเทศอาเซียนเช่นกัน ซึ่งเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 39 ในปี ค.ศ.1985 แต่ได้ลดลงเมื่อบริษัทญี่ปุ่นตั้งโรงงานใหม่ในสหรัฐอเมริกา แคนาดา และยุโรปตะวันตกในปี ค.ศ.1987 นอกจากนี้สาขาการผลิตของผู้ผลิตชิ้นส่วนของญี่ปุ่นร้อยละ 35 จาก 114 สาขา ยังอยู่ในสี่ประเทศอาเซียนอีกด้วย⁶² จากการขยายฐานการผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนของญี่ปุ่นในกลุ่มประเทศอาเซียนในช่วงเวลาดังกล่าวสามารถพิจารณาได้ทั้งจากแรงผลักดันภายในประเทศญี่ปุ่นประกอบกับปัจจัยดึงดูดการลงทุนของอาเซียน

ในส่วนของแรงผลักดันจากภายในประเทศญี่ปุ่นในการขยายตัวออกไปยังต่างประเทศนั้น เกิดจากความสามารถในการผลิตที่มีอย่างมากและการแข่งขันที่รุนแรงขึ้น ประกอบกับการลงทุนที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วภายในประเทศและการพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตแบบใหม่ ดังเช่นการผลิตแบบทันเวลา (just-in-time) และการนำเครื่องจักรมาใช้ในการผลิต (automation) ทำให้ประสิทธิภาพในอุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่นเพิ่มขึ้นอย่างมาก ในขณะเดียวกัน อุตสาหกรรมญี่ปุ่นเริ่มเผชิญกับเงื่อนไขที่ส่งเสริมให้มีการส่งออกมากขึ้น กล่าวคือ มีบริษัทใหม่เพิ่มมากขึ้นและการแข่งขันเพิ่มสูงขึ้น ในขณะที่อัตราการเติบโตของตลาดภายในประเทศเริ่มลดลง กล่าวคือ ญี่ปุ่นมีผู้ผลิตรถยนต์ถึง 10 ราย ซึ่งมากที่สุดในโลก โดยที่ในหมู่ผู้ผลิตเหล่านี้สามารถแบ่งได้เป็น 3 กลุ่ม คือ กลุ่ม Big Two ได้แก่ Toyota และ Nissan (รวมถึง Nissan Diesel) กลุ่ม Medium Three ได้แก่ Mazda, Honda และ Mitsubishi และกลุ่ม Small Five ได้แก่ Suzuki, Subaru, Hino, Daihatsu และ Isuzu ซึ่งจากการที่มีบริษัทจำนวนมากและมีการแข่งขันระหว่างบริษัทที่รุนแรง ทำให้การส่งออกเป็นทางเลือกที่มีความสำคัญอย่างมากในการที่บริษัทจะหาทางออกเพื่อสร้างประสิทธิภาพที่เพิ่มสูงขึ้น ดังนั้น จากฐานของการแข่งขันภายในประเทศจึงได้ขยายออกไปสู่การแข่งขันในการส่งออก⁶³

ในส่วนของของอาเซียนนั้น มีปัจจัยหลายประการซึ่งดึงดูดบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นมายังตลาดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อันได้แก่ ความเติบโตทางเศรษฐกิจของภูมิภาคดังกล่าวซึ่งกำลัง

⁶² Richard F. Donor, *Driving A Bargain : Automobile Industrialization and Japan Firms in Southeast Asia*, pp.72-73.

⁶³ *Ibid.*,p.73-76.

ต้องการพัฒนาอุตสาหกรรมและจำเป็นต้องอาศัยแหล่งทุนจากภายนอกอย่างมาก รวมทั้งยังมีความสอดคล้องกันทางด้านสินค้าระหว่างญี่ปุ่นและอาเซียน กล่าวคือ ในช่วงทศวรรษที่ 1960 และ 1970 บริษัทญี่ปุ่นเน้นการผลิตรถบรรทุกหนัก และรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่ราคาถูก ซึ่งสอดคล้องกับความต้องการรถยนต์ของประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในช่วงหลังสงครามซึ่งต้องการรถบรรทุกเป็นสัดส่วนสูง อีกทั้งบริษัทญี่ปุ่นยังถือเอาตลาดอาเซียนเป็นพื้นที่ทดสอบสำหรับรถยนต์ญี่ปุ่นเพื่อเตรียมการรุกในตลาดของประเทศอุตสาหกรรมต่อไป นอกจากนี้ อาเซียนยังเป็นตลาดในประเทศกำลังพัฒนาที่สำคัญที่สุดสำหรับการส่งออกรถยนต์ของญี่ปุ่น และผู้ผลิตญี่ปุ่นยังคำนึงถึงยุทธศาสตร์ระยะยาวในการดำเนินงานในอาเซียน ซึ่งแต่ละประเทศอาเซียนยังไม่สามารถพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ของตนเองได้อย่างเป็นอิสระ ดังนั้น บริษัทญี่ปุ่นจึงพิจารณาการลงทุนในแต่ละประเทศอาเซียนว่าเป็นสิ่งสำคัญในฐานะของการตั้งที่มั่นในการแบ่งงานกันทำระหว่างประเทศในช่วงแรกเริ่ม แม้ว่าจะยังไม่มีการจัดวางหน้าที่อย่างชัดเจน

จากลักษณะของเครือข่ายการผลิตรถยนต์ของญี่ปุ่นในอาเซียนในช่วงแรกเริ่ม ซึ่งบริษัทสาขาส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างบริษัทแม่กับผู้ประกอบการภายในท้องถิ่นและมีความผูกพันใกล้ชิดกับบริษัทแม่ของตนในญี่ปุ่น แต่จะไม่มีการติดต่อสัมพันธ์ระหว่างกันเองเท่าใดนัก และมีลักษณะที่โรงงานที่ตั้งขึ้นในประเทศต่าง ๆ นั้นจะทำหน้าที่เป็นโรงงานประกอบชิ้นส่วนต่างๆ ที่นำเข้ามาจากบริษัทแม่เป็นส่วนใหญ่และมุ่งผลิตเพื่อขายตลาดภายในประเทศเป็นสำคัญนี้ ได้ทำให้เกิดภาพความสัมพันธ์ของผู้ผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นในอาเซียนที่มีการพัฒนาในช่วงเวลาดังกล่าวนี้สอดคล้องกันกับแนวคิดในเรื่องเครือข่ายการผลิต (network of production) ของ Walter Hatch และ Kozo Yamamura⁶⁴ โดยความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นได้มีลักษณะเครือข่ายการผลิตแบบ hub ซึ่งเป็นรูปแบบแรกเริ่มของความสัมพันธ์ระบบการผลิตรถยนต์ของญี่ปุ่นในอาเซียน ซึ่งจะได้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและเปลี่ยนแปลงไปภายหลังจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศที่สำคัญ คือ การเกิดข้อตกลงพลาซ่าใน ค.ศ. 1985 ซึ่งจะได้ทำการศึกษาในบทต่อไป

⁶⁴ Walter Hatch and Kozo Yamamura, Asia in Japan's Embrace : Building a Regional Production Alliance, pp.23-25.