

บทที่ 4

เขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) กับเครือข่ายการผลิตรถยนต์ของญี่ปุ่นในอาเซียน

ภายหลังจากการปรับยุทธศาสตร์ของญี่ปุ่นหลังการขึ้นค่าเงินเยนในปี ค.ศ.1985 ซึ่งส่งผลให้บริษัทในอุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่นขยายการลงทุนในอาเซียนเพิ่มมากขึ้นอย่างชัดเจน และได้ทำให้เกิดรูปแบบความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศที่มีความซับซ้อนขึ้นในรูปแบบของเครือข่ายการผลิตที่มีการโยงใยระหว่างกันภายในภูมิภาคอาเซียนนั้น ได้เกิดการเปลี่ยนแปลงในสภาพแวดล้อมระหว่างประเทศขึ้นอีกครั้งในช่วงต้นทศวรรษที่ 1990 ซึ่งส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศในวงกว้าง อีกทั้งยังส่งผลถึงความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างญี่ปุ่นกับอาเซียนในรูปแบบของเครือข่ายการผลิตในอุตสาหกรรมรถยนต์ เมื่อเกิดการเปลี่ยนแปลงในสภาพเศรษฐกิจของญี่ปุ่นและการก่อตั้งความร่วมมือทางเศรษฐกิจในรูปแบบของเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area : AFTA) ขึ้นในปี ค.ศ.1993 ซึ่งจะพิจารณาประเด็นดังกล่าวในส่วนต่อไป

4.1 การเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมระหว่างประเทศในทศวรรษที่ 1990

ตั้งแต่ต้นทศวรรษที่ 1990 สภาพแวดล้อมระหว่างประเทศทั้งในระดับโลกและระดับภูมิภาคได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก ทั้งในด้านของการเมืองระหว่างประเทศและเศรษฐกิจระหว่างประเทศ และการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวได้ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงนโยบายและบทบาทของทั้งญี่ปุ่นและกลุ่มประเทศอาเซียนอย่างมาก ซึ่งสามารถพิจารณาได้ดังนี้

1) การเปลี่ยนแปลงในสภาพแวดล้อมทางการเมืองระหว่างประเทศ

จากการล่มสลายของคอมมิวนิสต์ทั้งในยุโรปตะวันออกและสหภาพโซเวียต ทำให้ความขัดแย้งทางอุดมการณ์ระหว่างประเทศมหาอำนาจที่เกิดขึ้นในช่วงสงครามเย็นได้ยุติลง ซึ่งส่งผลให้สหรัฐอเมริกาลดบทบาทในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ลง ในขณะที่เดียวกันทั้งจีนและญี่ปุ่นซึ่งเป็นมหาอำนาจในเอเชียต่างแสวงหาบทบาทที่จะเข้ามาทดแทนช่องว่างทางอำนาจเพื่อเป็นผู้นำในภูมิภาค หากแต่ยังไม่พร้อมทั้งจากการเร่งพัฒนาและการแก้ไขปัญหาภายในประเทศ จึงทำให้ทั้งสองประเทศยังไม่สามารถแสดงบทบาทในภูมิภาคนี้ได้เต็มที่ ดังนั้น ในสภาพการณ์ดังกล่าวนี้จึงทำให้เอเชียตะวันออกเฉียงใต้อยู่ในช่วงเวลาของการเปลี่ยนผ่าน ซึ่งประเทศต่างๆมีอิสระในการกำหนดนโยบายและปรับบทบาทของประเทศตนเอง รวมถึงการร่วมกันสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อให้เกิดสันติภาพและความมั่นคงภายในภูมิภาคของตนเองในระดับหนึ่งอีกด้วย

2) การเปลี่ยนแปลงในสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ

จากการสิ้นสุดของสงครามเย็น ทำให้บรรยากาศของความสัมพันธ์ระหว่างประเทศได้ก้าวเข้าสู่จุดเริ่มต้นของโลกยุคใหม่ซึ่ง มีการขยายตัวของการแข่งขันในด้านการค้าและการลงทุน อันก่อให้เกิดการเชื่อมโยงในทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศทั่วโลก ในช่วงทศวรรษที่ 1990 นี้ เศรษฐกิจโลกเริ่มเข้าสู่กระแสของการเปิดเสรีทางการค้ามากยิ่งขึ้น ทั้งในระดับโลกภายใต้กรอบขององค์การการค้าโลก (World Trade Organization - WTO) และการเปิดเสรีทางการค้าในกลุ่มความร่วมมือระดับภูมิภาคที่เกิดขึ้นในทุกภูมิภาคและขยายวงกว้างจากแรงกระตุ้นของปรากฏการณ์ที่ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศมีเพิ่มมากขึ้นทั้งจากตัวแสดงที่เป็นรัฐและมิใช่รัฐ อันทำให้ขอบเขตความสัมพันธ์แผ่ขยายออกไปอย่างไร้พรมแดน (globalization) จึงทำให้ระเบียบโลกยุคหลังสงครามเย็นเป็นการแข่งขันและการร่วมมือกันระหว่างประเทศในทางเศรษฐกิจที่ชัดเจนยิ่งขึ้น

การเปิดเสรีทางการค้าในระดับโลกมีความก้าวหน้ามากขึ้นในทศวรรษที่ 1990 กล่าวคือ เมื่อความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศเข้ามามีบทบาทสำคัญในกิจการระหว่างประเทศนั้น ความสัมพันธ์ด้านการค้านับได้ว่าเป็นประเด็นแรกที่ได้มีการพิจารณาถึงอย่างมาก ทั้งนี้เพราะการค้าระหว่างประเทศได้พัฒนาไปสู่รูปแบบที่ซับซ้อนมากขึ้น ซึ่งมีได้เป็นการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศต่างๆ เท่านั้น หากแต่ยังมีการแทรกแซงกิจกรรมทางเศรษฐกิจด้วยนโยบายของภาครัฐเพื่อสร้างฐานความได้เปรียบให้กับการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจของประเทศในรูปแบบต่างๆ เช่น การสร้างองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศและการทำข้อตกลงทางการค้าเพื่อให้สิทธิพิเศษทางการค้าระหว่างกันเพื่อส่งเสริมการค้าด้วยหลักการการค้าที่เสรียิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม ในทางตรงข้ามความหลากหลายของความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจยังเกิดขึ้นในลักษณะของการปิดเบื่อนการค้าจากการใช้มาตรการต่างๆ เพื่อปกป้องอุตสาหกรรมภายในของประเทศ โดยการกีดกันการนำเข้าสินค้าจากประเทศอื่นในขณะที่ต้องการส่งออกสินค้าของตนและปกป้องตลาดภายในประเทศ ซึ่งแนวทางดังกล่าวได้เกิดขึ้นกับทั้งประเทศพัฒนาแล้วและประเทศกำลังพัฒนาโดยทั่วไป ดังนั้น ปฏิสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นในกิจกรรมทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศจึงมีทั้งรูปแบบของความร่วมมือและความขัดแย้ง ซึ่งส่งผลให้เวทีการเจรจาต่อรองทางการค้าระหว่างประเทศเป็นสิ่งจำเป็น โดยประเทศทั้งหลายต่างมุ่งหวังว่าองค์การดังกล่าวจะเป็นกลไกสำคัญที่ช่วยบรรเทากรณีความขัดแย้งที่เกิดขึ้น ประกอบกับกิจกรรมทางเศรษฐกิจได้ขยายไปสู่สาขาใหม่ๆที่มีความสำคัญเพิ่มมากขึ้น เช่น สาขาบริการและทรัพย์สินทางปัญญา ที่ทำให้ข้อตกลงหลายฝ่ายว่าด้วยกฎเกณฑ์การค้าระหว่างประเทศที่มีอยู่เดิมภายใต้ข้อตกลงว่าด้วยภาษีศุลกากรและการค้า (GATT) เป็นกลไกที่ล้าสมัยไม่สามารถครอบคลุมประเด็นที่เกิดขึ้นใหม่ๆได้ จึงทำให้ต้องมีการพิจารณาทบทวนกฎเกณฑ์ที่มีอยู่เดิมทั้งหมด จนได้นำไปสู่การจัดตั้งองค์การการค้าโลก (WTO) ในวันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 1995 เพื่อเป็นองค์การที่ทำหน้าที่ดูแลการค้าโลกให้เป็นไปโดยเสรีและเป็นธรรม โดยมีการติดตามดูแลสถานการณ์การค้าระหว่างประเทศจัดให้มีการทบทวนนโยบายการค้าของประเทศสมาชิกอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งให้ความช่วยเหลือด้าน

ข้อมูลและคำแนะนำแก่ประเทศกำลังพัฒนาเพื่อจัดการให้เป็นไปตามจุดมุ่งหมายดังกล่าว ดังนั้นองค์การการค้าโลกจึงเป็นเวทีสำคัญทางเศรษฐกิจในระดับโลกในการปรึกษาหารือเพื่อแก้ไขข้อขัดแย้งทางการค้าระหว่างประเทศต่างๆ¹

ยิ่งไปกว่านั้น ไม่เพียงประเทศต่างๆจะให้ความสำคัญกับความร่วมมือทางเศรษฐกิจในกรอบใหญ่ระดับโลกเท่านั้น หากแต่การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจยังเป็นปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นในระดับภูมิภาคทั่วโลกอีกด้วย ทั้งการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอเมริกาเหนือ (NAFTA) สหภาพยุโรป (European Union) และเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) เป็นต้น ซึ่งแรงผลักดันที่ทำให้เกิดการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจของประเทศต่างๆในภูมิภาคเดียวกัน (regional economic integration) ที่เป็นการทำข้อตกลงทางการค้าที่ให้สิทธิพิเศษต่อกันในภูมิภาคนั้น สามารถพิจารณาได้ว่าเกิดจากเหตุผลสำคัญ ได้แก่

ประการแรก คือ การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจเกิดขึ้นเพราะความจำเป็นที่จะสร้างศักยภาพในการแข่งขันทางเศรษฐกิจและการสร้างอำนาจต่อรองระหว่างประเทศ ทั้งนี้เนื่องจากความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจของแต่ละประเทศไม่เพียงพอที่ความสามารถในการผลิตและการพัฒนาสินค้า ซึ่งต้องอาศัยความได้เปรียบด้านต้นทุน เทคโนโลยีและทรัพยากรมนุษย์ภายในประเทศตนเองเท่านั้น หากแต่ยังต้องมีความเข้มแข็งเพียงพอที่จะสร้างฐานที่มั่นคงภายในประเทศและก้าวรุกออกไปยังตลาดต่างประเทศอีกด้วย ซึ่งในสวนนี้ประเทศจะได้ประโยชน์มากขึ้นจากการรวมกลุ่มพันธมิตรทางเศรษฐกิจ เพราะการประสานนโยบายที่เอื้อต่อการขยายตลาดเพื่อให้เกิดการประหยัดจากขนาดการผลิต การจัดสรรทรัพยากรการผลิตให้เกิดประโยชน์สูงสุด และการร่วมกันพัฒนาเทคโนโลยีซึ่งมีต้นทุนสูงนั้นจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือระหว่างประเทศเป็นองค์ประกอบที่สำคัญ

ประการที่สอง คือ การชะลอตัวทางเศรษฐกิจของประเทศพัฒนาแล้ว ได้ส่งผลให้เกิดการปรับตัวทางเศรษฐกิจขึ้นภายในประเทศตนเองและการร่วมมือกับประเทศอื่นในภูมิภาคเพื่อแก้ไขปัญหาส่วนกัน ในขณะที่ประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีความเติบโตทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ยังคงเผชิญกับปัญหาอุปสรรคทางการค้าในรูปแบบต่างๆซึ่งทำให้ต้องเร่งสร้างอำนาจต่อรองและปรับตัวเพื่อให้ขีดความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้นอีกด้วย โดยเฉพาะภายใต้ระเบียบโลกใหม่ที่ประเด็นด้านเศรษฐกิจมีความสำคัญเพิ่มขึ้นอย่างมาก จึงทำให้ทุกภูมิภาคเร่งปรับตัวกับสภาพการณ์ใหม่ที่เกิดขึ้นอย่างจริงจัง

ประการสุดท้าย คือ ความไม่มั่นใจในระบบกฎเกณฑ์การเปิดเสรีทางการค้าในกรอบพหุภาคีซึ่งยังคงเผชิญกับอุปสรรคทางการค้าที่มีใช้ภายในรูปแบบต่างๆที่ถูกเชื่อมโยงเข้ากับการค้าระหว่างประเทศ เช่น มาตรฐานสินค้า มาตรฐานสุขอนามัย มาตรฐานแรงงาน และมาตรฐานสิ่งแวดล้อม รวมถึงองค์การความร่วมมือทางเศรษฐกิจระดับโลก ซึ่งเป็นเพียงเวทีการปรึกษาหารือและเรียกร้องระหว่างกลุ่ม

¹ เกริกไกร จีระแพทย์, การเจรจาการค้าระหว่างประเทศของไทย (กรุงเทพฯ : คู่แข่งบุ๊ก, 2539), หน้า 172-173.

ประเทศพัฒนาแล้วกับกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาในประเด็นต่างๆ โดยไม่มีการดำเนินมาตรการแก้ไข ปัญหาอย่างเป็นรูปธรรม จึงทำให้การรวมกลุ่มในระดับภูมิภาคเป็นความร่วมมือที่เกิดขึ้นในเพื่อผลักดัน ให้เกิดความร่วมมือในระดับที่มีความชัดเจนและเป็นไปได้มากขึ้น

การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจที่สำคัญในสามภูมิภาคหลักนั้นได้ส่งผลต่อโครงสร้างการค้าและการลงทุนของประเทศต่างๆ ทั้งในด้านของการขยายการค้าและการลงทุนข้ามชาติ รวมถึงการย้ายฐานการผลิตเพื่อรองรับกับการเปลี่ยนแปลงทางการค้าเพื่อรักษาหรือขยายตลาดส่งออกภายใต้สิทธิพิเศษทางภาษีที่มีการเปลี่ยนแปลงจากการรวมกลุ่มเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นดังกล่าว อย่างไรก็ตาม สิ่งสำคัญประการหนึ่งที่เกิดขึ้นในการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจคือการผลักดันให้มีการจัดตั้งจากประเทศใหญ่ในภูมิภาค ซึ่งทำให้เกิดศูนย์กลางของชีวเศรษฐกิจในสามภูมิภาค ทั้งนี้เพราะการรวมกลุ่มเศรษฐกิจที่เอื้อต่อการเปิดเสรีเป็นโอกาสสำหรับการลงทุนถ่ายโอนอุตสาหกรรมจากประเทศที่ก้าวหน้ากว่าไปยังประเทศอื่นภายในกลุ่ม ในขณะที่มีการยกระดับการพัฒนาอุตสาหกรรมของตนเองไปสู่การใช้เทคโนโลยีที่สูงขึ้น ซึ่งได้ก่อให้เกิดการแข่งขันกันทำระหว่างประเทศตามระดับของการพัฒนาและความได้เปรียบของแต่ละประเทศ อันเห็นได้จากภาพของเครือข่ายการผลิตในภูมิภาคต่างๆที่มีความชัดเจนยิ่งขึ้นในทศวรรษนี้

อย่างไรก็ตาม นอกเหนือจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมระหว่างประเทศที่เกิดขึ้นในทศวรรษที่ 1990 ซึ่งเป็นระเบียบใหม่ของความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศแล้ว การเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจญี่ปุ่นเองถือเป็นส่วนสำคัญที่มีผลต่อเครือข่ายการผลิตของญี่ปุ่นในอาเซียน โดยเฉพาะในด้านการปรับตัวของภาคธุรกิจเอกชนที่เกิดขึ้น ดังจะได้พิจารณาในส่วนต่อไป

4.2 การเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจญี่ปุ่นในทศวรรษที่ 1990

ภายหลังจากการปรับตัวของญี่ปุ่นที่เกิดจากผลกระทบของการแข็งตัวของค่าเงินเยนในช่วงครึ่งหลังของทศวรรษที่ 1980 นั้น เศรษฐกิจญี่ปุ่นได้เปลี่ยนไปสู่การเติบโตทางเศรษฐกิจที่เกิดจากการเติบโตของปริมาณความต้องการภายในประเทศ (domestic-led growth) ซึ่งมีการบริโภคส่วนบุคคลและการใช้จ่ายด้านการลงทุนของภาคเอกชนเป็นแรงผลักดันสำคัญ ทั้งนี้เพราะ เมื่อภาวะการส่งออกของญี่ปุ่นได้รับผลกระทบจากการที่ค่าเงินเยนแข็งตัวขึ้น ภาคธุรกิจของญี่ปุ่นจึงเริ่มให้ความสำคัญกับการสร้างความเติบโตโดยอาศัยตลาดภายในประเทศเป็นหลักมากกว่าที่จะมุ่งหน้าเพื่อการส่งออกไปยังตลาดต่างประเทศ ซึ่งในขณะเดียวกันค่าเงินเยนที่แข็งทำให้อำนาจซื้อและปริมาณความต้องการภายในประเทศสูงขึ้นเช่นกัน ซึ่งเป็นแรงผลักดันให้เศรษฐกิจญี่ปุ่นดำเนินต่อไปได้พร้อมกันกับการปรับเปลี่ยนสู่การย้ายอุตสาหกรรมที่เสียเปรียบออกสู่ภายนอก ซึ่งในส่วนนี้ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างการจ้างงานในประเทศน้อยกว่าการคาดการณ์เนื่องจากภาคอุตสาหกรรมญี่ปุ่นได้ปรับเปลี่ยนไปสู่การผลิตภัณฑ์ใหม่ที่มีการใช้

เทคโนโลยีและมูลค่าเพิ่มสูงขึ้นสำหรับตลาดภายในประเทศแทนผลิตภัณฑ์ที่ขายไปยังต่างประเทศ² อย่างไรก็ตาม การขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องจากการบริโภคที่เพิ่มขึ้น การเก็งกำไรในหุ้นและที่ดินได้นำไปสู่ภาวะเศรษฐกิจฟองสบู่ (bubble economy) ซึ่งได้ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจญี่ปุ่นครั้งสำคัญเมื่อฟองสบู่แตกในปี ค.ศ.1990 ทำให้เศรษฐกิจญี่ปุ่นอยู่ในภาวะชบเซาเป็นเวลายาวนานที่สุดตั้งแต่หลังสงครามโลกครั้งที่สองเป็นต้นมา

ภายหลังภาวะเศรษฐกิจญี่ปุ่นฟองสบู่แตกได้ทำให้เกิดความตกต่ำเป็นระยะเวลายาวนาน ทั้งในด้านของสินค้าคงคลังที่มีปัญหาในการระบายสินค้า ซึ่งมีการผลิตสินค้าคงทนหลายประเภทเพิ่มมากขึ้นในช่วงครึ่งหลังของทศวรรษที่1980 เมื่อเศรษฐกิจขยายตัว รวมถึงยังส่งผลให้การลงทุนใหม่ในด้านโรงงานและเครื่องจักรชะลอตัวเนื่องจากความต้องการภายในประเทศลดลงและภาคเอกชนพยายามลดความเสี่ยงในช่วงวิกฤติลง จึงทำให้เกิดทั้งภาวะการบริโภคและการผลิตที่ชะงักงันในช่วงต้นทศวรรษที่ 1990 นี้ ประกอบกับการที่ค่าเงินเยนแข็งตัวในช่วงต้นปี ค.ศ.1993 ยิ่งทำให้ภาคธุรกิจญี่ปุ่นจำเป็นต้องมีการปรับตัวครั้งสำคัญ³

การปรับตัวของเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมของญี่ปุ่นภายหลังภาวะชะงักงันและการแข็งค่าของเงินเยนนั้นคล้ายคลึงกันกับในช่วงกลางทศวรรษที่ 1980 โดยมีการทดแทนการส่งออกด้วยการลงทุนทางตรงในต่างประเทศ เพื่อสร้างฐานการผลิตและจำหน่ายในตลาดภายในประเทศนั้นหรือส่งออกไปยังประเทศที่สามารถรวมทั้งส่งกลับไปยังญี่ปุ่น รวมทั้งให้ความสำคัญกับการผลิตเพื่อตลาดภายในประเทศมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ การลงทุนและการย้ายฐานการผลิตของญี่ปุ่นออกนอกประเทศที่มุ่งมาเอเชียยังเกิดขึ้น ลักษณะการสร้างเครือข่ายของการแบ่งงานกันทำในอุตสาหกรรมเดียวกัน (intra-industry trade) ซึ่งเป็นภูมิภาคที่ยังคงมีความได้เปรียบทางด้านต้นทุนแรงงานเป็นสำคัญ โดยพลวัตของการลงทุน การผลิตและการค้าในรูปแบบดังกล่าวนี้ได้ก่อให้เกิดการพัฒนาในรูปแบบของฝูงห่านบิน (flying geese model) ซึ่งไม่เพียงแต่ญี่ปุ่นจะอยู่ในตำแหน่งผู้นำกลุ่มเท่านั้น หากแต่ยังมีบทบาทสำคัญในการกำหนดจัดวางตำแหน่งการผลิตของประเทศในเครือข่ายตามความได้เปรียบของแต่ละประเทศในแต่ละอุตสาหกรรมอีกด้วย

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าแรงจูงใจในการลงทุนทางตรงยังต่างประเทศของบริษัทญี่ปุ่นได้เปลี่ยนแปลงไปจากในช่วงครึ่งหลังของทศวรรษที่ 1980 ที่เน้นการแก้ปัญหาการแข่งขันค่าของเงินเยนและความขัดแย้งทางการค้า มาสู่การลงทุนต่างประเทศเพื่อปรับตัวรองรับต่อการเปลี่ยนแปลงในโครงสร้างภายในเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมของญี่ปุ่นเองในช่วงต้นทศวรรษที่ 1990 และต่อเงื่อนไขจากสภาพแวดล้อมระหว่างประเทศที่เป็นแรงผลักดันให้เกิดการปรับตัวของบริษัทญี่ปุ่นในช่วงเวลาดังกล่าว แต่ในส่วนของ

² ไชยวัฒน์ คำชู, "ญี่ปุ่น." ใน เอเชียรายปี. จุกฤษฏ์ ปัทมานันท์ และ วรศักดิ์ มัทธโนบล, บรรณาธิการ (กรุงเทพมหานคร : สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2532), หน้า 198-199.

³ กำชัย ลายสมิต, "เศรษฐกิจญี่ปุ่นหลังฟองแตก," ใน ไทย-ญี่ปุ่นศึกษา (สิงหาคม 2540) : 37-43.

ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างญี่ปุ่นกับอาเซียนมีความซับซ้อนยิ่งขึ้นในประเด็นการค้าและการลงทุนที่มีความเชื่อมโยงถึงกันอย่างใกล้ชิดนั้น การพิจารณาถึงนโยบายของประเทศอาเซียนที่มีการปรับเปลี่ยนตอบรับกับสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงย่อมมีความสำคัญต่อรูปแบบความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นในแง่ของการสร้างบรรยากาศที่เอื้อต่อการลงทุนจากต่างประเทศ ซึ่งจะได้พิจารณาในภาพรวมก่อนการศึกษาในด้านอุตสาหกรรมรถยนต์ต่อไป

4.3 การจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA)

การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ (economic integration) ที่เกิดขึ้นในหลายภูมิภาคทั่วโลกนั้น เป็นการทำข้อตกลงระหว่างประเทศที่มีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาและเสริมสร้างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจร่วมกัน โดยเฉพาะในด้านการส่งเสริมให้เกิดการค้าระหว่างประเทศที่ขยายขอบเขตให้กว้างขวางยิ่งขึ้นด้วยมาตรการลดหรือยกเลิกอุปสรรคทางการค้าระหว่างกัน ซึ่งสามารถแบ่งการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจได้เป็น 5 ระดับตามความลึกซึ้งของการรวมกลุ่ม ดังนี้⁴

ในระดับแรก คือ การรวมกลุ่มในระดับเขตการค้าเสรี (free trade area) ซึ่งเป็นลักษณะการรวมกลุ่มที่ประเทศสมาชิกได้ทำการตกลงเพื่อลดหรือยกเลิกการเก็บภาษีศุลกากรและอุปสรรคทางการค้าที่มีใช่อื่นๆ เพื่อเปิดโอกาสให้การเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศเป็นไปได้โดยเสรี

ในระดับที่สอง คือ การรวมกลุ่มในระดับสหภาพศุลกากร (customs union) ซึ่งเป็นลักษณะการรวมกลุ่มที่นอกจากจะเป็นเขตการค้าเสรีแล้ว ประเทศสมาชิกยังมีการกำหนดอัตราภาษีศุลกากรที่ใช้กับสินค้าจากประเทศภายนอกกลุ่มให้อยู่ในระดับเดียวกัน

ในระดับที่สาม คือ การรวมกลุ่มในลักษณะตลาดร่วม (common market) ซึ่งเป็นการรวมกลุ่มที่ลึกซึ้งกว่าระดับสหภาพศุลกากร โดยปัจจัยการผลิตอื่นๆ (นอกเหนือจากสินค้าที่สามารถเคลื่อนย้ายได้อย่างเสรีในกรอบของเขตการค้าเสรี) อันได้แก่ เงินทุน แรงงาน และบริการจะมีการเคลื่อนย้ายในประเทศสมาชิกได้อย่างเสรี ซึ่งการขยายขอบเขตไปสู่การเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิตในระดับนี้ย่อมหมายถึงมีการปรับปรุงกฎหมายให้เกิดความเท่าเทียมกันหรือมีลักษณะเหมือนกันสำหรับประเทศสมาชิก

ในระดับที่สี่ คือ การรวมกลุ่มในลักษณะสหภาพทางเศรษฐกิจหรือการเงิน (economic union หรือ monetary union) ซึ่งเป็นการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจที่มีความลึกซึ้งเพิ่มขึ้นจากการเป็นตลาดร่วมในเรื่องของการประสานนโยบายเศรษฐกิจและการเงินร่วมกันระหว่างประเทศสมาชิกให้มีการดำเนินไปในแนวทางเดียวกัน

ในระดับสุดท้าย คือ การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจระดับสูงสุดที่เรียกว่า สหภาพทางเศรษฐกิจสมบูรณ์แบบ หรือ สหภาพเหนือชาติ (total economic union หรือ supranational union) ซึ่งการรวม

⁴สมชาย ภคภาสนวิวัฒน์, "การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ," เอเชียปริทัศน์ 15(มกราคม-เมษายน 2537) :1-7.

กลุ่มในระดับนี้นั้น ประเทศสมาชิกไม่เพียงมีการประสานนโยบายทางด้านเศรษฐกิจเท่านั้น หากแต่ยังมีการกำหนดและดำเนินนโยบายทางเศรษฐกิจและการเงินร่วมกันเป็นหนึ่งเดียว

ในส่วนของอาเซียนนั้น แม้ว่าจะมีโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมที่ได้ดำเนินการผ่านมาหลายโครงการ ทั้งการให้สิทธิพิเศษทางการค้า (ASEAN Preferential Arrangement : PTA) โครงการอุตสาหกรรมอาเซียน (ASEAN Industrial Project : AIP) โครงการแบ่งผลิตทางด้านอุตสาหกรรม (ASEAN Industrial Complementation : AIC) โครงการร่วมลงทุนอุตสาหกรรมอาเซียน (ASEAN Industrial Joint Venture: AIJV) และโครงการแบ่งผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ภายใต้ยี่ห้อเดียวกัน (Brand-to-Brand Complementation : BBC) แต่ความสำเร็จของโครงการส่วนใหญ่เป็นไปอย่างจำกัด และยังไม่สามารถดำเนินการไปสู่การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคได้ ทั้งนี้เนื่องจาก ประเทศอาเซียนส่วนใหญ่มีโครงสร้างทางเศรษฐกิจที่คล้ายคลึงกัน โดยมีลักษณะของการเน้นในภาคเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมที่มีการใช้แรงงานมาก จึงทำให้นโยบายการพัฒนาของภาครัฐและการประกอบธุรกิจของเอกชนในแต่ละประเทศคล้ายคลึงกัน อันส่งผลให้เกิดการแข่งขันปกป้องอุตสาหกรรมของตนและมีความกังวลในเรื่องการเสียเปรียบจากความร่วมมือที่เกิดขึ้นตลอดมา

อย่างไรก็ตาม เมื่อบรรยากาศการเมืองระหว่างประเทศผ่อนคลายความตึงเครียดลงอย่างมาก จากการสิ้นสุดสงครามเย็นในต้นทศวรรษที่ 1990 ประเทศทั้งหลายต่างหันกลับมาทุ่มเทให้ความสำคัญกับการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างจริงจัง ซึ่งในส่วนของอาเซียนในฐานะที่เป็นแหล่งผลิตที่สำคัญจากการย้ายฐานการผลิตของญี่ปุ่นและประเทศอุตสาหกรรมใหม่ในเอเชียในช่วงเวลาที่ผ่านมา ได้มีการปรับเปลี่ยนนโยบายเพื่อเอื้ออำนวยต่อการเป็นแหล่งผลิตที่มีความได้เปรียบร่วมกันในระดับภูมิภาค ซึ่งเมื่อต้องเผชิญกับกระแสการเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจโลกที่มีการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคและความพยายามในการใช้มาตรการกีดกันทางการค้ารูปแบบต่างๆ มากขึ้น รวมถึงการเกิดแหล่งเศรษฐกิจใหม่ที่ดึงดูดการลงทุนซึ่งมีความได้เปรียบด้านขนาดตลาดและค่าจ้างแรงงานราคาถูก เช่น จีน เวียดนาม อินเดียและกลุ่มประเทศยุโรปตะวันออกที่มีการปฏิรูประบบเศรษฐกิจและเปิดตลาดของประเทศซึ่งจะเป็นคู่แข่งสำคัญของอาเซียนทั้งในด้านการส่งออกและการลงทุน จึงทำให้กลุ่มประเทศอาเซียนตระหนักถึงความจำเป็นที่จะต้องร่วมมือกันอย่างจริงจัง อันนำไปสู่การจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียนขึ้นในปี ค.ศ. 1993

1) ความเป็นมาและวัตถุประสงค์ของเขตการค้าเสรีอาเซียน

จากการประชุมสุดยอดอาเซียน (ASEAN Summit) ครั้งที่ 4 เมื่อวันที่ 28 มกราคม ค.ศ. 1992 ที่ประเทศสิงคโปร์ ผู้นำประเทศอาเซียนได้มีมติเห็นพ้องให้มีการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area : AFTA) โดยได้มีการลงนามในข้อตกลงสำคัญ ได้แก่

- ปฏิญญาสิงคโปร์ (Singapore Declaration) ซึ่งเป็นแถลงการณ์ร่วมของผู้นำประเทศสมาชิกที่ย้ำการตระหนักถึงความสำคัญของความร่วมมือในอาเซียนที่ลึกซึ้งยิ่งขึ้นทั้งในด้านการเมือง ความมั่นคง และเศรษฐกิจภายใต้การเปลี่ยนแปลงทางการเมืองและเศรษฐกิจระหว่างประเทศในยุคหลังสงครามเย็น ซึ่งในด้านเศรษฐกิจนั้น ประเทศอาเซียนต้องปกป้องผลประโยชน์ร่วมกันเพื่อตอบรับกับการจัดตั้งกลุ่มเศรษฐกิจขนาดใหญ่ที่ทรงอำนาจของประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการส่งเสริมระเบียบเศรษฐกิจระหว่างประเทศแบบเปิดและการกระตุ้นให้เกิดความร่วมมือทางเศรษฐกิจภายในภูมิภาค ทั้งนี้ประเทศสมาชิกต่างเห็นพ้องกันในกรอบข้อตกลงว่าด้วยการขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจของอาเซียน (Framework on Enhancing ASEAN Economic Cooperation) และการก่อตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน โดยการใช้สิทธิพิเศษทางภาษีที่เท่าเทียมกัน Common Effective Preferential Tariff (CEPT) เป็นกลไกหลักในการลดภาษีศุลกากรระหว่างกันให้เหลืออัตราร้อยละ 0-5 ภายในกรอบระยะเวลา 15 ปี นับจากวันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 1993 นอกจากนี้ยังส่งเสริมให้เกิดการเพิ่มขึ้นในการลงทุนและความร่วมมือทางด้านอุตสาหกรรมระหว่างกัน รวมทั้งความร่วมมือในด้านอื่นๆ ทั้งในระดับอนุภูมิภาค ภูมิภาค และภายใต้ความร่วมมือหลายฝ่ายทางเศรษฐกิจอื่นๆ⁵

- กรอบข้อตกลงว่าด้วยการขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจของอาเซียน (Framework on Enhancing ASEAN Economic Cooperation) ซึ่งเป็นกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจของอาเซียนในทุกด้าน ได้แก่ ความร่วมมือทางการค้า ความร่วมมือด้านอุตสาหกรรม แร่และพลังงาน ความร่วมมือด้านการเงินและการธนาคาร ความร่วมมือด้านอาหาร เกษตรกรรมและป่าไม้ และความร่วมมือด้านการขนส่ง นอกจากนี้ยังมีการกล่าวถึงความสำคัญของการมีส่วนร่วมของภาคเอกชนเพื่อส่งเสริมการลงทุนและกิจกรรมทางเศรษฐกิจอื่นๆ ทั้งภายในและภายนอกอาเซียนอีกด้วย⁶

- ข้อตกลงว่าด้วยสิทธิพิเศษทางภาษีที่เท่ากันสำหรับเขตการค้าเสรีอาเซียน (Agreement on the Common Effective Preferential Tariff [CEPT] Scheme for the ASEAN Free Trade Area) ซึ่งเป็นข้อตกลงที่ระบุถึงกลไกการลดภาษี การกำหนดขอบเขตของสินค้าที่นำมาลดภาษีและยกเลิกมาตรการที่มีโทษภาษี อันครอบคลุมสินค้าอุตสาหกรรม ทั้งสินค้านำเข้าและสินค้าเกษตรแปรรูป โดยยกเว้นสินค้าเกษตรไม่แปรรูปไว้ไม่รวมอยู่ในขอบเขตการลดภาษี

⁵ ASEAN Secretariat, "Joint Communique : Singapore Declaration," [cited 24 November 1999] Available from : <http://www.aseansec.org/summit/summit4.htm> ; INTERNET.

⁶ ASEAN Secretariat, "Framework Agreement on Enhancing ASEAN Economic Cooperation," [cited 24 November 1999] Available from : http://www.aseansec.org/economic/afta/afta_ag1.htm ; INTERNET.

การจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียนที่เกิดขึ้นมีวัตถุประสงค์สำคัญ ดังนี้⁷

- (1) เพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของอาเซียนในฐานะฐานการผลิตที่สำคัญของตลาดโลก โดยอาศัยการเปิดเสรีทางการค้าภายในภูมิภาคเป็นส่วนสำคัญ
- (2) เพื่อกำจัดอุปสรรคทางการค้าทั้งในรูปของภาษีและข้อจำกัดอื่นที่ไม่ใช่ภาษีเพื่อให้การค้าภายในอาเซียนเป็นไปโดยเสรี อันเสริมสร้างความสามารถในภาคการผลิตของอาเซียนให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
- (3) เพื่อดึงดูดนักลงทุนต่างชาติให้เข้ามาลงทุนในอาเซียน โดยอาศัยการดึงดูดจากขนาดของตลาดในภูมิภาคเพื่อให้ผู้ลงทุนได้ประโยชน์จากการประหยัดจากขนาดการผลิต รวมทั้งยังส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมสนับสนุนในภูมิภาคเพื่อรองรับการลงทุนจากต่างประเทศอีกด้วย
- (4) เพื่อรับกับสถานการณ์เศรษฐกิจการค้าโลกที่จะเสรียิ่งขึ้นจากผลการเจรจาอบอุรุกวัย

2) หลักการลดภาษีของเขตการค้าเสรีอาเซียน

จากข้อตกลงว่าด้วยสิทธิพิเศษทางภาษีที่เท่าเทียมกันสำหรับเขตการค้าเสรีอาเซียนในปี ค.ศ. 1992 ได้ระบุถึงกลไกการดำเนินงานของเขตการค้าเสรีอาเซียนภายใต้มาตรการสิทธิพิเศษทางภาษีที่เท่าเทียมกันหรือ CEPT ซึ่งมีหลักการสำคัญ คือ จะดำเนินการลดภาษีศุลกากรระหว่างกันให้เหลืออัตราร้อยละ 0-5 ภายในกรอบระยะเวลา 15 ปี นับจากวันที่ 1 มกราคม ค.ศ.1993 ซึ่งมีประเภทยศและระยะเวลาในการลดภาษี ดังนี้⁸

(1) สินค้าเร่งลดภาษี (fast track) ซึ่งประกอบด้วย 15 กลุ่มสินค้า ได้แก่ น้ำมันพืช พลาสติก เคมีภัณฑ์ เยื่อกระดาษ เพอร์นิเจอร์ สิ่งทอ อัญมณีและเครื่องประดับ ซีเมนต์ เครื่องอิเล็กทรอนิกส์ ภาชนะภัณฑ์ ป้าย ผลิตภัณฑ์หนัง ผลิตภัณฑ์เซรามิกและแก้ว และแคโทดที่ทำจากทองแดง มีหลักในการลดภาษี คือ สินค้าที่มีอัตราร้อยละสูงกว่าร้อยละ 20 จะลดลงมาเหลือร้อยละ 0-5 ภายใน 10 ปี ส่วนสินค้าที่อัตราร้อยละ 20 หรือต่ำกว่า จะลดลงให้เหลือร้อยละ 0-5 ภายใน 7 ปี

(2) สินค้าลดภาษีปกติ (normal track) มีหลักในการลดภาษี คือ สินค้าที่มีอัตราร้อยละสูงกว่าร้อยละ 20 มีการลดภาษี 2 ขั้นตอน คือ จะลดลงเหลือร้อยละ 20 ภายใน 5-8 ปี และเหลือร้อยละ 0-5 ภายใน 7 ปี (เสร็จสิ้นภายในวันที่ 1 มกราคม ค.ศ.2008) ส่วนสินค้าที่มีอัตราร้อยละ 20 หรือต่ำกว่า จะลดลงเหลือร้อยละ 0-5 ภายใน 10 ปี

⁷ อุดลย์ เห่งข้าวเรียง, "ผลกระทบของบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงการแบ่งผลิตชิ้นส่วนรถยนต์เฉพาะ ยี่ห้อและรุ่นของอาเซียนต่อกฎหมายเกี่ยวกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย" (วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิตสาขานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539), หน้า 82.

⁸ ASEAN Secretariat, "ASEAN Reader : Volume 1," [cited 24 November 1999] Available from : <http://www.aseansec.org/reader/vol1/afv1f.htm> ; INTERNET.

(3) สินค้ายกเว้นชั่วคราว (temporary exclusion list) เป็นสินค้าที่แต่ละประเทศของสงวนสิทธิยังไม่นำเข้าสู่ตารางการลดภาษีเนื่องจากยังไม่พร้อมจะนำมาลดภาษีโดยทันที แต่จะนำมาลดภาษีในปีที่ 8

(4) สินค้ายกเว้นทั่วไป (general exceptions) เป็นรายการสินค้าที่ประเทศสมาชิกสามารถยกเว้นไม่ต้องนำมาลดภาษี เนื่องจากเป็นสินค้าที่มีผลต่อการปกป้องความมั่นคง ศีลธรรม ชีวิตและสุขภาพของมนุษย์ สัตว์ และพืช คุณค่าทางประวัติศาสตร์ ศิลปะและโบราณคดี

อย่างไรก็ตาม ภายหลังจากได้มีการเร่งรัดการดำเนินงานของเขตการค้าเสรีอาเซียนให้เห็นผลในเวลารวดเร็วขึ้น ซึ่งจากการประชุมรัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Ministers - AEM) ครั้งที่ 26 ที่จัดขึ้นในประเทศไทยระหว่างวันที่ 22-23 กันยายน ค.ศ.1994 ได้มีการตกลงเพื่อเร่งรัดดำเนินการ โดยมีมติสำคัญ คือ ⁹

(1) ให้มีการลดกรอบระยะเวลาดำเนินการจาก 15 ปีเป็น 10 ปี (ภายในวันที่ 1 มกราคม ค.ศ.2003) โดยมีหลักในการลดภาษี คือ สินค้าเร่งลดภาษี (fast track) ที่มีอัตราภาษีสูงกว่าร้อยละ 20 จะลดลงเหลือร้อยละ 0-5 ภายใน 7 ปี (1 มกราคม ค.ศ.2000) ส่วนสินค้าที่อัตราภาษีร้อยละ 20 หรือต่ำกว่า จะลดลงเหลือร้อยละ 0-5 ภายใน 5 ปี (1 มกราคม ค.ศ.1998) และในส่วนของสินค้าลดภาษีปกติ (normal track) ที่มีอัตราภาษีสูงกว่าร้อยละ 20 จะลดลงเหลือร้อยละ 20 ภายใน 5 ปี (1 มกราคม 1998) และเหลือร้อยละ 0-5 ในอีก 5 ปี (1 มกราคม ค.ศ.2003) ส่วนสินค้าที่มีอัตราภาษีร้อยละ 20 หรือต่ำกว่าจะลดลงเหลือร้อยละ 0-5 ภายใน 7 ปี (1 มกราคม ค.ศ.2000)

(2) ให้มีการทยอยนำสินค้าในรายการสินค้ายกเว้นชั่วคราวมาเข้าสู่รายการสินค้าที่อยู่ในแผนการลดภาษี ภายในระยะเวลา 5 ปี ซึ่งจะทำให้ต้องลดภาษีอย่างน้อยร้อยละ 20 ต่อปี โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ค.ศ.1996

(3) ให้มีการขยายขอบเขตสินค้าภายใต้ CEPT ให้ครอบคลุมถึงสินค้าเกษตรไม่แปรรูป นอกจากนี้ ในการประชุมรัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียนครั้งที่ 27 ระหว่างวันที่ 7-8 กันยายน ค.ศ. 1995 ที่ประเทศบรูไนได้มีมติให้เร่งรัดการดำเนินงานโดยขยายรายการสินค้าที่จะลดภาษีให้เหลือร้อยละ 0-5 และเพิ่มรายการที่จะลดภาษีเหลือร้อยละ 0 ให้มากที่สุดภายในปี ค.ศ.2000 อีกด้วย ¹⁰

⁹ ASEAN Secretariat, "Joint Press Statement : The 26th ASEAN Economic Ministers Meeting, Thailand, 22-23 September 1994," [cited 24 November 1999] Available from : http://www.aseansec.org/economic/eco_e26.htm ; INTERNET.

¹⁰ ASEAN Secretariat, "Joint Press Statement : The 27th ASEAN Economic Ministers Meeting, Brunei Darulsalam, 7-8 September 1995," [cited 24 November 1999] Available from : http://www.aseansec.org/economic/eco_e27.htm ; INTERNET.

3) หลักการยกเลิกมาตรการกีดกันทางการค้าอื่นๆ

ประเทศสมาชิกต้องยกเลิกข้อกีดกันทางการค้าอื่นๆที่มีไม่ใช่อาเซียนต่อสินค้าที่เข้าสู่การลดภาษี ซึ่งสินค้านี้ดังกล่าวจะไม่ถูกกีดกันทางการค้าจากมาตรการต่างๆ ดังนี้

- มาตรการจำกัดปริมาณนำเข้าส่งออก (quantitative restrictions : QRs) เช่น โควต้า ใบอนุญาตนำเข้า-ส่งออก จะต้องยกเลิกทันทีหากสมาชิกอาเซียนได้รับการลดหย่อนภาษีระหว่างกันแล้ว
- มาตรการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี (non-tariff barriers : NTBs) อื่นๆ เช่น การเก็บค่าธรรมเนียมนำเข้าส่งออก เป็นต้น จะต้องยกเลิกภายในระยะเวลา 5 ปี หลังจากที่สินค้านั้นได้รับสิทธิประโยชน์ทางด้านภาษี
- มาตรการจำกัดการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (foreign exchange restrictions) โดยประเทศสมาชิกจะได้รับการผ่อนคลายความเข้มงวดจากมาตรการดังกล่าว

4) เงื่อนไขการได้รับสิทธิประโยชน์จากเขตการค้าเสรีอาเซียน

การพิจารณาสินค้าที่ได้รับสิทธิประโยชน์จากเขตการค้าเสรีอาเซียนนั้น จะต้องเป็นรายการสินค้าที่ถูกต้องตามหลักเกณฑ์แหล่งกำเนิดสินค้า คือ จะต้องมีส่วนของวัตถุดิบและต้นทุนในประเทศสมาชิกอาเซียน (ASEAN content) ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 40 และเป็นรายการสินค้าที่อยู่ในบัญชีการลดภาษีของประเทศสมาชิกอาเซียนผู้นำเข้า นอกจากนี้ ตามหลักการลดภาษีต่างตอบแทนภายใต้ CEPT นั้น ประเทศสมาชิกจะสามารถใช้สิทธิพิเศษจากการลดภาษีสินค้าใดสินค้านี้จากประเทศสมาชิกอื่น ๆ ได้ก็ต่อเมื่อได้ลดภาษีสินค้านิดเดียวกันนั้นลงเหลือร้อยละ 20 หรือต่ำกว่า และหากประเทศสมาชิกได้ลดภาษีสินค้าใดลงแล้ว แต่อัตราภาษียังคงสูงกว่าร้อยละ 20 จะใช้สิทธิพิเศษได้เฉพาะจากประเทศสมาชิกที่ลดภาษีสินค้านิดเดียวกัน แต่อัตราภาษียังคงสูงกว่า ร้อยละ 20 เท่านั้น ทั้งนี้จะไม่สามารถใช้สิทธิพิเศษจากประเทศสมาชิกที่มีอัตราภาษีร้อยละ 20 หรือต่ำกว่า

จากความพยายามในการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียนซึ่งได้มีการปรับเปลี่ยนเงื่อนไขระยะเวลาและขอบเขตของการดำเนินงานเพื่อเร่งรัดให้สามารถบรรลุเป้าหมายเร็วขึ้นและครอบคลุมการค้าภายในอาเซียนให้ได้มากที่สุดนั้น ได้ชี้ให้เห็นถึงการปรับนโยบายจากการส่งเสริมการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้าโดยอาศัยมาตรการกีดกันทางการค้าต่างๆมาสู่แนวทางการเปิดเสรีร่วมกันในภูมิภาคมากยิ่งขึ้น และผลจากการดำเนินการเปิดเสรีทางการค้าในภูมิภาคอาเซียนนี้จะทำให้อาเซียนเป็นตลาดใหญ่ที่มีประชากรกว่า 400 ล้านคน ซึ่งไม่เพียงทำให้เกิดการขยายการผลิตและการลงทุนระหว่างกันภายในภูมิภาคเท่านั้น แต่ยังเป็นการดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศอีกด้วย

4.4 ความสำคัญของอาเซียนในฐานะฐานการผลิตของญี่ปุ่นในทศวรรษที่ 1990

การปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศและการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างเศรษฐกิจอุตสาหกรรมภายในของญี่ปุ่นยังดำเนินไปภายใต้ยุทธศาสตร์การสร้างการผลิตระดับโลกโดยมีการลงทุนทางตรงในต่างประเทศเป็นกลไกสำคัญ ซึ่งภูมิภาคสำคัญที่ญี่ปุ่นเน้นลงทุนยังคงเป็น อเมริกาเหนือ ยุโรป และเอเชีย อย่างไรก็ตาม ในขณะที่การลงทุนในอเมริกาเหนือและยุโรปซึ่งเป็นกลุ่มประเทศพัฒนาแล้วมีเป้าหมายที่ตลาดภายในและการหลีกเลี่ยงมาตรการกีดกันทางการค้าต่างๆ โดยเฉพาะเมื่อมีการรวมกลุ่มเศรษฐกิจภายในภูมิภาคอย่างจริงจัง แต่ในด้านของเอเชียซึ่งประกอบด้วยประเทศกำลังพัฒนาและประเทศอุตสาหกรรมใหม่ได้มีความสำคัญต่างออกไป ซึ่งจากการสำรวจสภาพการผลิตและการแบ่งงานของอุตสาหกรรมเครื่องจักรญี่ปุ่นในภูมิภาคเอเชียในปี ค.ศ. 1994 มีการประเมินฐานะของเอเชียในยุทธศาสตร์ของญี่ปุ่น พบว่า ¹¹

| | | |
|----------------|---|-----|
| อันดับที่หนึ่ง | เป็นฐานการผลิตเพื่อป้อนไปยังภูมิภาคเอเชีย | 93% |
| อันดับที่สอง | เป็นฐานส่งออกกลับไปยังญี่ปุ่น | 74% |
| อันดับที่หนึ่ง | เป็นฐานส่งออกไปยังยุโรปและอเมริกา | 56% |
| อันดับที่หนึ่ง | เป็นฐานผลิตชิ้นส่วน | 38% |

(แบบสอบถามบริษัทจำนวน 144 บริษัท และตอบได้มากกว่าหนึ่งข้อ)

จากการสำรวจได้ชี้ให้เห็นถึงแนวโน้มของยุทธศาสตร์ที่บริษัทญี่ปุ่นมีต่อเอเชีย 2 ประการ ดังนี้ ประการแรก บริษัทญี่ปุ่นมุ่งหวังที่จะรุกสู่ตลาดในภูมิภาคเอเชียโดยเข้ามาตั้งฐานการผลิตในแหล่งตลาด ซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้เพราะบริษัทอุตสาหกรรมที่จำเป็นต้องใช้ชิ้นส่วนจำนวนมากในการผลิต เช่น รถยนต์และเครื่องใช้ไฟฟ้า ได้เข้ามาตั้งฐานการประกอบในเอเชียมานานแล้ว และเมื่อค่าเงินเยนแข็งตัวได้ทำให้การส่งออกชิ้นส่วนจากญี่ปุ่นมาประกอบในประเทศต่างๆ เริ่มมีต้นทุนสูงขึ้น ทำให้บริษัทผู้ผลิตต้องตั้งให้ผู้จัดการชิ้นส่วนที่ทำหน้าที่รับเหมาช่วงให้ในประเทศญี่ปุ่นย้ายมาผลิตชิ้นส่วนในประเทศเหล่านั้นด้วย นอกจากนี้ การเติบโตทางเศรษฐกิจและการเพิ่มขึ้นในอำนาจซื้อของเอเชียได้ทำให้เอเชียเป็นแหล่งการผลิตและแหล่งตลาดที่น่าดึงดูดสำหรับบริษัทที่มีเป้าหมายเพื่อการส่งออกไปยังตลาดต่างประเทศให้เปลี่ยนไปสู่การลงทุนในเอเชียมากขึ้นอีกด้วย

ประการที่สอง คือ บริษัทญี่ปุ่นต้องการใช้ความได้เปรียบของภูมิภาคในการผลิตเพื่อเป็นฐานการส่งออก ซึ่งเหตุผลหลักของยุทธศาสตร์นี้ คือ การที่ค่าเงินเยนเพิ่มสูงขึ้นอย่างมากอันเป็นเหตุผลสำคัญที่ทำให้เกิดการย้ายฐานการผลิตในช่วงปลายทศวรรษที่ 1980 เป็นต้นมาเมื่อความสามารถในการแข่งขัน

¹¹ กระทรวงการต่างประเทศ, โครงการศึกษาพัฒนาอุตสาหกรรมและการลงทุนระหว่างไทย-ญี่ปุ่น : รายงานการศึกษาระดับปริญญาโท (กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2539), หน้า 8. (ัดสำเนา)

ด้านราคาของบริษัทญี่ปุ่นในตลาดต่างประเทศเริ่มลดลง และค่าเงินเยนที่เพิ่มสูงขึ้นอีกครั้งในปี ค.ศ. 1993 ยิ่งเป็นแรงกดดันให้ญี่ปุ่นเน้นการลงทุนในเอเชียเพิ่มขึ้น ประกอบกับประเทศในเอเชียต่างเร่งพัฒนา เศรษฐกิจและภาคอุตสาหกรรมให้ก้าวหน้าโดยเน้นอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกจึงมีการเปิดรับการลงทุน จากต่างประเทศอย่างมาก ทั้งมีการลดกฎเกณฑ์และใช้มาตรการจูงใจต่างๆ เพื่อดึงดูดการลงทุน อันทำให้เกิดบรรยากาศการลงทุนที่เอื้อความต้องการของบริษัทญี่ปุ่น

การปรับยุทธศาสตร์ของญี่ปุ่นจากการขึ้นค่าเงินเยน ความขัดแย้งกับประเทศคู่ค้าที่สำคัญ และความสามารถในการแข่งขันที่เพิ่มขึ้นของประเทศอุตสาหกรรมใหม่ในเอเชียได้ทำให้ญี่ปุ่นเร่งขยาย การลงทุนในอาเซียนตั้งแต่ปลายทศวรรษที่ 1980 ซึ่งญี่ปุ่นได้สร้างเครือข่ายการผลิตและการจัดหาชิ้น ส่วนที่จำเป็นในการผลิตภายในภูมิภาคอย่างจริงจัง ทำให้เกิดการเชื่อมโยงระหว่างบริษัทแม่ในญี่ปุ่นกับ สถานการผลิตในเอเชียที่ได้ทำให้เกิดการแข่งขันกันทำระหว่างประเทศภายในบริษัทอุตสาหกรรมเดียวกัน ขึ้นในเอเชียตะวันออก โดยญี่ปุ่นทำหน้าที่เป็นผู้ส่งออกเงินทุน เทคโนโลยี สินค้าทุนและเครื่องจักรที่จำเป็น สำหรับการผลิตไปยังฐานการผลิตต่างๆ ในภูมิภาค ในขณะที่จัดตำแหน่งฐานการผลิตของญี่ปุ่นใน ประเทศอุตสาหกรรมใหม่สำหรับการผลิตที่มีมูลค่าเพิ่มสูงซึ่งเปลี่ยนไปสู่การผลิตที่เน้นการใช้เทคโนโลยี มากขึ้น ส่วนกลุ่มอาเซียนยังคงอยู่ในฐานะฐานการผลิตที่มีความได้เปรียบด้านต้นทุนค่าจ้างแรงงานเป็น สำคัญ

อย่างไรก็ตาม เมื่อค่าเงินเยนเพิ่มสูงขึ้นอีกเป็นครั้งที่สองในปี ค.ศ. 1993 ได้ทำให้บริษัทญี่ปุ่น เร่งลงทุนในเอเชียตะวันออกอีกครั้ง ซึ่งไม่เพียงแต่มีการลงทุนสร้างฐานการผลิตในอาเซียนเท่านั้น แต่ยังมี การขยายพรมแดนการลงทุนไปยังจีนและเวียดนามอีกด้วย (ตารางที่ 4-3) นอกจากนี้ บริษัทญี่ปุ่นยัง พยายามขยายฐานการผลิตในเอเชียทั้งโดยการนำกำไรที่ได้จากการดำเนินงานมาย้อนลงทุนใหม่ (reinvestment) และจากการที่สาขาการผลิตของญี่ปุ่นในประเทศอุตสาหกรรมใหม่และอาเซียนยังเริ่มทำ การลงทุนออกไปยังประเทศที่สามในภูมิภาคอีกด้วย¹² จากภาพการลงทุนที่เกิดขึ้นสามารถพิจารณาได้ ว่าเอเชียยังคงเป็นฐานการผลิตยุทธศาสตร์ของบริษัทญี่ปุ่น ซึ่งนอกจากการลงทุนในรูปแบบของการร่วม ทุน (joint venture) แล้ว บริษัทญี่ปุ่นได้มีการลงทุนรูปแบบของการควบและรวมกิจการ (merger & acquisition) ในเอเชียเพิ่มมากขึ้นเพื่อดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจในต่างประเทศอย่างรวดเร็วเมื่อต้อง เผชิญกับแรงกดดันจากสภาพแวดล้อมระหว่างประเทศและโครงสร้างภายในประเทศที่เปลี่ยนแปลงไป

ในส่วนของอาเซียนซึ่งกำลังเร่งพัฒนาอุตสาหกรรมและดำเนินยุทธศาสตร์ที่เน้นการส่งออก นั้น มีความต้องการเงินลงทุนอย่างมาก ซึ่งในฐานะของประเทศกำลังพัฒนาที่อัตราการออมภายใน ประเทศต่ำจึงจำเป็นต้องอาศัยเงินทุนจากต่างชาติ ทั้งนี้เพราะการลงทุนทางตรงจากต่างประเทศไม่เพียง

¹² JETRO, "JETRO Whitepaper on International Investment 1996 : Japanese companies were pressed to further globalize," [cited 28 January 2001] Available from : <http://www.ietro.go.jp/it/e/pub/whitepaper/invest1996/inv1-5.html> ; INTERNET.

จะเป็นการเคลื่อนย้ายเงินทุนเข้าสู่ภูมิภาคเท่านั้น หากยังมีการถ่ายโอนเทคโนโลยีที่จำเป็นสำหรับการผลิตและทักษะด้านการบริหารงานตามมาอีกด้วย และแม้ว่ามูลค่าการลงทุนที่มาจากญี่ปุ่นจะลดลงเนื่องจากผลกระทบจากการล่มสลายของภาวะเศรษฐกิจฟองสบู่ (ค.ศ.1991-1993) แต่สัดส่วนการลงทุนภาคการผลิตของญี่ปุ่นในอาเซียนยังคงมีสัดส่วนสูงเมื่อเทียบกับมูลค่าการลงทุนรวมของญี่ปุ่นในเอเชีย ซึ่งการลงทุนของญี่ปุ่นในอาเซียนนี้มีส่วนสำคัญอย่างมากในการช่วยเร่งการเติบโตทางเศรษฐกิจที่เน้นการส่งออกของประเทศในภูมิภาคซึ่งดำเนินมาต่อเนื่องตั้งแต่การปรับตัวของญี่ปุ่นหลังข้อตกลงพลาซาและยังเข้มข้นขึ้นในทศวรรษที่ 1990 นี้ จากแรงผลักดันในการปรับยุทธศาสตร์ของบริษัทญี่ปุ่นครั้งใหม่ภายใต้ยุคของความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีสารสนเทศและโทรคมนาคมที่เอื้ออำนวยต่อการเคลื่อนย้ายทุนข้ามชาติ

ตารางที่ 4-1 ทิศทางการลงทุนทางตรงในต่างประเทศของญี่ปุ่น (ค.ศ.1990-1996)

(มูลค่า : พันล้านเหรียญสหรัฐฯ)

| | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 |
|---------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| โลก | 15,480 | 12,311 | 10,057 | 11,131 | 13,784 | 18,623 | 20,258 |
| สหรัฐอเมริกา | 6,388 | 5,559 | 3,784 | 4,039 | 4,575 | 7,042 | 8,150 |
| ยุโรป | 4,593 | 2,690 | 2,101 | 2,041 | 1,855 | 1,995 | 2,871 |
| เอเชีย | 3,068 | 2,928 | 3,104 | 3,659 | 5,181 | 8,058 | 6,628 |
| - ประเทศ NIES | 805 | 640 | 439 | 736 | 847 | 1,186 | 1,235 |
| - อาเซียน (4) | 2,028 | 1,945 | 1,808 | 1,474 | 2,241 | 3,096 | 3,155 |
| - จีน | 161 | 309 | 650 | 1,377 | 1,853 | 3,480 | 1,804 |

ที่มา : ปรับปรุงจาก JETRO, "JETRO Whitepaper on International Investment 1997 : Trends in Shares of Japan's Foreign Direct Investment Outflow," [cited 20 November 1999] Available from : <http://www.jetro.go.jp/it/e/pub/whitepaper/invest1997/inv1-3.html> ; INTERNET และ JETRO, "JETRO Whitepaper on International Investment 1998 : Trends in Japan's FDI Outflow," [cited 20 November 1999] Available from : <http://www.jetro.go.jp/it/e/pub/whitepaper/invest1998/f32.html> ; INTERNET

นอกจากนี้ การลงทุนทางตรงของญี่ปุ่นยังส่งผลถึงโครงสร้างการค้าระหว่างญี่ปุ่นกับอาเซียนอีกด้วย เมื่อประเทศอาเซียนมุ่งสู่ยุทธศาสตร์การผลิตเพื่อส่งออก แต่ยังคงขาดแคลนสินค้าทุนและสินค้าขั้นกลางที่จำเป็นต่อการผลิตในภาคอุตสาหกรรม ได้ทำให้ประเทศเหล่านี้นำเข้าสินค้านี้จากญี่ปุ่นเพื่อการผลิตและการส่งออก ดังนั้นจึงทำให้การค้าระหว่างญี่ปุ่นและอาเซียนขยายตัวอย่างมาก ซึ่งจากปี ค.ศ.1987-1995 การค้าของญี่ปุ่นกับอาเซียนเพิ่มขึ้นในด้านการส่งออกถึง 5 เท่า และการนำเข้าเพิ่มขึ้น

ประมาณ 2.5 เท่า ซึ่งการเติบโตของการส่งออกจากญี่ปุ่นมายังอาเซียนเน้นในกลุ่มสินค้าทุนและเครื่องจักรเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของบริษัทญี่ปุ่นในภูมิภาคนี้เป็นหลัก ในส่วนของการนำเข้าของญี่ปุ่นจากอาเซียนนั้นเริ่มมีการในด้านโครงสร้างของสินค้า กล่าวคือ ญี่ปุ่นมีการนำเข้าสินค้าอุตสาหกรรมจากอาเซียนเพิ่มขึ้นในลักษณะของการนำเข้าสินค้าจากบริษัทสาขาของญี่ปุ่นในอาเซียน (reversed imports) ทั้งนี้สืบเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของบริษัทญี่ปุ่นที่เผชิญกับปัญหาเงินเยนแข็งค่าขึ้นทำให้บริษัทญี่ปุ่นกระจายกระบวนการผลิตไปยังแหล่งผลิตที่มีความได้เปรียบในเอเชียตะวันออก และเมื่อค่าเงินเยนลดลงในช่วงปี ค.ศ. 1996 ได้ทำให้มูลค่าการนำเข้าสินค้าของญี่ปุ่นเพิ่มสูงขึ้นเนื่องจากราคาสินค้าเพิ่มขึ้นโดยเปรียบเทียบ แต่กลับไม่ส่งผลต่อการส่งออกสินค้าของญี่ปุ่นมากนักเนื่องจากญี่ปุ่นหันมาเน้นการผลิตสินค้ามูลค่าเพิ่มสูงในประเทศและย้ายการผลิตสินค้ามูลค่าเพิ่มต่ำไปยังต่างประเทศ ซึ่งสินค้าทุนที่ญี่ปุ่นส่งออกมีความยืดหยุ่นต่อราคาต่ำ ดังนั้น การเพิ่มขึ้นหรือลดลงของราคาจากความผันผวนของค่าเงินเยนจึงไม่ส่งผลต่อปริมาณการส่งออกมากนัก

อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาของกระทรวงการค้าและอุตสาหกรรมระหว่างประเทศในปี ค.ศ. 1995 พบว่า บริษัทญี่ปุ่นที่ดำเนินงานในสี่ประเทศอาเซียนมีการพึ่งพาการนำเข้าจากญี่ปุ่นน้อยลงเรื่อยๆ โดยมีการจัดหาจากภายในประเทศที่เข้ามาลงทุนและจากแหล่งจัดหาในอาเซียนมากขึ้น รวมทั้ง ยังมีการจัดหาขายออกไปในระดับโลกอีกด้วย (ตารางที่ 4-2) ซึ่งสอดคล้องกับการสำรวจของ JETRO ในปี ค.ศ. 1994 ที่ชี้ว่าบริษัทญี่ปุ่นมีการจัดหาจากในแหล่งผลิตมากขึ้นในอนาคต (ตารางที่ 4-3)

โดยทั่วไปแล้ว การจัดหาชิ้นส่วนในประเทศที่เป็นแหล่งผลิตเพิ่มมากขึ้นสามารถทำได้ใน 3 รูปแบบ คือ โดยการซื้อจากผู้จัดหาในประเทศนั้นๆมากขึ้น หรือโดยการผลิตเองเพิ่มขึ้น (in-house production) หรือโดยการดึงผู้จัดหาชิ้นส่วนจากญี่ปุ่นให้เข้ามาลงทุนในแหล่งผลิตนั้นๆมากขึ้น ซึ่งจากการสำรวจของ JETRO ที่กล่าวถึงข้างต้นพบว่า บริษัทญี่ปุ่นที่ตอบแบบสอบถามเลือกใช้วิธีการซื้อจากผู้จัดหาชิ้นส่วนในประเทศที่เข้ามาลงทุนเป็นอันดับแรก และตามมาด้วยการผลิตเอง แล้วจึงเลือกที่จะดึงผู้จัดหาชิ้นส่วนจากญี่ปุ่นให้เข้ามาลงทุนในแหล่งผลิตนั้นๆ¹³ อย่างไรก็ตาม การจัดหาของบริษัทญี่ปุ่นจากผู้จัดหาในประเทศแหล่งผลิตที่เป็นทางเลือกแรกนี้ได้หมายความรวมถึงบริษัทที่ประกอบกิจการร่วมกับญี่ปุ่นที่ได้ดำเนินการอยู่ในประเทศเจ้าบ้านแล้วด้วย ซึ่งหมายถึงผู้ผลิตชิ้นส่วนของญี่ปุ่นได้เข้ามาสร้างฐานการผลิตในภูมิภาคนี้อย่างเข้มแข็งแล้วในทศวรรษที่ 1990

¹³ Susumu Watanabe, "Promotion of Parts&Component manufacturing in ASEAN Countries : The Role of Japan," Paper presented at the Conference on Japan's Role in the Development of Support Industry in ASEAN Countries, Institute of East Asian Studies, Thammasat University, Bangkok, 9-10 May 1996.

ตารางที่ 4-2 การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการจัดการชิ้นส่วนโดยผู้ผลิตญี่ปุ่นที่ทำงานในสี่ประเทศอาเซียน
1985-1995 (%ของการตอบ)

| ที่ตั้ง | ปี (จำนวนผู้ตอบ) | แหล่งของการจัดหา | | | | | |
|-------------|---------------------|------------------|----------------|----------|---------|----------|-------|
| | | ญี่ปุ่น | ประเทศเจ้าบ้าน | | อาเซียน | | อื่นๆ |
| | | | ญี่ปุ่น | เจ้าบ้าน | ญี่ปุ่น | เจ้าบ้าน | |
| อินโดนีเซีย | 1985 (30) | 90.0 | 33.3 | 40.0 | 16.7 | 03.3 | 30.0 |
| | 1989(39) | 79.5 | 38.5 | 43.6 | 20.5 | 12.88 | 33.3 |
| | 1995(58) | 74.1 | 44.8 | 46.6 | 24.1 | 10.3 | 32.8 |
| มาเลเซีย | 1985(32) | 100.0 | 34.4 | 37.5 | 9.4 | 03.1 | 25.0 |
| | 1989(48) | 85.4 | 31.3 | 41.7 | 14.6 | 06.3 | 33.3 |
| | 1995(69) | 73.9 | 44.9 | 55.1 | 11.6 | 14.5 | 40.6 |
| ไทย | 1985(28) | 85.7 | 42.9 | 60.7 | 17.9 | 03.6 | 17.7 |
| | 1989(58) | 74.1 | 48.3 | 50.0 | 15.5 | 03.4 | 13.8 |
| | 1995(86) | 67.4 | 40.7 | 55.8 | 19.8 | 11.6 | 22.4 |
| ฟิลิปปินส์ | 1985(13) | 92.3 | 32.1 | 61.5 | 15.4 | -- | 38.5 |
| | 1989(20) | 90.0 | 15.0 | 50.0 | 15.0 | 05.0 | 40.0 |
| | 1995(29) | 72.4 | 24.1 | 58.6 | 17.2 | 06.9 | 41.4 |

ที่มา : MITI : Chiiki Keizai Togo Chosa (ศึกษาเรื่อง regionalization of Asian economies, 1996) อ้างจาก Susumu Watanabe, "Promotion of Parts&Component manufacturing in ASEAN Countries : The Role of Japan," In The Conference on Japan's Role in the Development of Support Industry in ASEAN Countries. Institute of East Asian Studies, Thammasat University in Bangkok, 9-10 May 1996,p.6.

การจัดการชิ้นส่วนและส่วนประกอบในการผลิตถือได้ว่ามีความสำคัญอย่างมากทั้งกับประเทศผู้ลงทุนและกับประเทศเจ้าบ้าน กล่าวคือ การจัดหาชิ้นส่วนจากแหล่งผลิตที่มีคุณภาพและมีความได้เปรียบด้านต้นทุนจะมีผลอย่างสำคัญต่อความสามารถในการแข่งขันของสินค้า และสำหรับประเทศเจ้าบ้านนั้นต่างต้องการให้มีการจัดหาชิ้นส่วนจากภายในประเทศในระดับสูงเพื่อส่งเสริมการอุตสาหกรรมสนับสนุนภายในประเทศให้เข้มแข็งจากการถ่ายโอนเทคโนโลยีการผลิตที่ก้าวหน้าจากประเทศผู้ลงทุน รวมทั้งยังช่วยลดการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศอีกด้วย ดังนั้น การสร้างฐานการผลิตชิ้นส่วนที่มีความสามารถในการแข่งขันจึงเป็นเป้าหมายของทั้งญี่ปุ่นและอาเซียน ในฐานะประเทศผู้ลงทุนและประเทศผู้รับทุนดังกล่าว

ตารางที่ 4-3 แหล่งการจัดหาชิ้นส่วนให้กับบริษัทที่ประกอบกิจการร่วมกับญี่ปุ่นในสี่ประเทศอาเซียน

(% มูลค่ารวมของการจัดหาชิ้นส่วน)

| แหล่งจัดหา | ที่ตั้งของบริษัท | | | |
|---------------------------------------|------------------|----------|------------|-------|
| | อินโดนีเซีย | มาเลเซีย | ฟิลิปปินส์ | ไทย |
| | (174) | (254) | (80) | (282) |
| <u>สัดส่วนมูลค่าการจัดหาในปี 1994</u> | | | | |
| ท้องถิ่น | 45.2 | 36.1 | 23.7 | 44.2 |
| ญี่ปุ่น | 39.5 | 43.8 | 61.5 | 42.2 |
| ประเทศอุตสาหกรรมใหม่ (3) | 4.6 | 6.7 | 7.3 | 4.4 |
| อาเซียน (5) | 5.0 | 8.9 | 4.9 | 4.8 |
| <u>ในอนาคต (% ของการตอบทั้งหมด)</u> | | | | |
| จัดหาในท้องถิ่นเพิ่มขึ้น | 77.9 | 77.6 | 66.2 | 85.0 |
| นำเข้าจากญี่ปุ่นเพิ่มขึ้น | 5.1 | 3.2 | 8.8 | 2.6 |
| นำเข้าจากที่อื่นๆเพิ่มขึ้น | 32.1 | 33.2 | 48.5 | 27.8 |

หมายเหตุ : 1. ตัวเลขในวงเล็บแสดงจำนวนบริษัทที่ทำการสำรวจ

2. การสำรวจนี้สังคไปรรวมอยู่ในอาเซียน

ที่มา : JETRO : Servey on Japanese manufacturers operating in the ASEAN region 1994 อ้างจาก Susumu Watanabe, "Promotion of Parts&Component manufacturing in ASEAN Countries : The Role of Japan", p.7.

จากการที่บริษัทญี่ปุ่นพิจารณาการจัดหาชิ้นส่วนจากภายในประเทศอาเซียนมากขึ้นนี้ ได้นำไปสู่การพิจารณาถึงขนาดตลาดท้องถิ่นซึ่งเป็นปัญหาที่ผู้รับเหมาช่วงการผลิตในอาเซียนต้องเผชิญ ทั้งนี้ เพราะตลาดภายในแต่ละประเทศอาเซียนยังคงมีขนาดเล็กโดยเปรียบเทียบซึ่งไม่เป็นผลดีต่อการลงทุนในการผลิตชิ้นส่วนทดแทนการนำเข้า ดังนั้นประเทศอาเซียนจึงมีการริเริ่มโครงการแลกเปลี่ยนผลิตในระดับภูมิภาคเพื่อขยายตลาดให้มีขนาดใหญ่ขึ้นในหลายโครงการที่ผ่านมา และในทศวรรษที่ 1990 นี้ ได้เกิดความพยายามในการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียนขึ้นโดยมุ่งหวังในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอาเซียนในระดับโลกด้วยการลดและยกเลิกอุปสรรคทางการค้าทั้งในรูปของภาษีและมิใช่ภาษี เพื่อให้อาเซียนเป็นตลาดใหญ่ที่ประเทศผู้ลงทุนสามารถใช้ประโยชน์จากการประหยัดในขนาดการผลิตอันเป็นสิ่งจูงใจให้มีการลงทุนในอาเซียนมากขึ้น ซึ่งจะนำไปสู่การพัฒนาอุตสาหกรรมสนับสนุนและการขยายการค้าภายในภูมิภาคต่อไปอีกด้วย อย่างไรก็ตาม จากการสำรวจของ JETRO ในปี ค.ศ. 1994 นี้ ให้ความสอดคล้องกันกับวัตถุประสงค์ของอาเซียนว่า ในกลุ่มของบริษัทที่มีความคาดหวังในทางบวกต่อเขต

การค้าเสรีอาเซียนได้ให้เหตุผลในเรื่องการลดต้นทุนและการเพิ่มโอกาสในการจัดหาชิ้นส่วนจากภายในภูมิภาคเป็นส่วนใหญ่ (ตารางที่ 4-4)

ตารางที่ 4-4 ความคาดหวังในเรื่อง AFTA ของบริษัทที่ประกอบกิจการร่วมกับญี่ปุ่น, ปลายปี 1994

| | จำนวนบริษัท | ร้อยละ |
|-------------------------------------|-------------|------------|
| บริษัทตัวอย่าง | 790 | 100 |
| ความคาดหวังในทางบวก | 288 | 36.5 (100) |
| 1. การลดต้นทุน | 148 | 51.4 |
| 2. การจัดหาชิ้นส่วนภายในอาเซียน | 132 | 45.8 |
| 3. การแลกเปลี่ยนผลิตรด้านอุตสาหกรรม | 111 | 38.5 |
| 4. การใช้ประโยชน์จาก GSP | 97 | 32.6 |
| 5. การผลิตขนาดใหญ่ | 67 | 23.3 |
| 6. การพัฒนาอุตสาหกรรมสนับสนุน | 52 | 18.1 |
| ไม่คาดหวัง | 91 | 11.5 |
| ไม่รู้เรื่อง | 373 | 47.2 |

ที่มา : JETRO 1995 Report, various parts อ้างจาก Susumu Watanabe, "Promotion of Parts&Component manufacturing in ASEAN Countries : The Role of Japan", p.11.

จากการเปลี่ยนแปลงในสภาพแวดล้อมระหว่างประเทศในช่วงต้นทศวรรษที่ 1990 ประกอบกับการเปลี่ยนแปลงในสภาพเศรษฐกิจของญี่ปุ่นและการจัดตั้งความร่วมมือทางเศรษฐกิจในรูปของเขตการค้าเสรีอาเซียนซึ่งส่งผลถึงความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างญี่ปุ่นกับอาเซียนดังที่ได้กล่าวข้างต้นนั้น ถือได้ว่าเป็นส่วนสำคัญที่มีผลต่อเครือข่ายการผลิตรถยนต์ของญี่ปุ่นในอาเซียนที่มีการพัฒนาต่อเนื่องมาจากปลายทศวรรษที่ 1980 ซึ่งจะได้พิจารณาในส่วนต่อไป

4.5 เครือข่ายการผลิตรถยนต์ของญี่ปุ่นในอาเซียนภายใต้เขตการค้าเสรีอาเซียน

จากการดำเนินยุทธศาสตร์สร้างเครือข่ายการผลิตระดับโลกของผู้ผลิตรถยนต์ญี่ปุ่นที่มีศูนย์กลางการผลิตกระจายตามภูมิภาคสำคัญนั้น ในส่วนของการดำเนินงานในอาเซียนซึ่งเป็นฐานการผลิตที่สำคัญของญี่ปุ่นในเอเชียได้รับการสนับสนุนจากนโยบายของประเทศอาเซียนเพื่อส่งเสริมฐานะของภูมิภาคให้เอื้ออำนวยต่อการลงทุนผลิตที่มีความได้เปรียบด้านต้นทุนในรูปแบบของโครงการแบ่งผลิตรทางด้านอุตสาหกรรมระหว่างกันหลายโครงการ แต่ในทศวรรษที่ 1990 อาเซียนได้ริเริ่มจัดตั้งเขตการค้า

เสรีอาเซียนซึ่งเปิดโอกาสในการลดภาษีระหว่างกันในวงกว้างย่อมส่งผลกระทบต่อโครงการที่ได้ดำเนินมาแล้ว ดังนี้

1) ผลของเขตการค้าเสรีอาเซียนต่อโครงการแลกเปลี่ยนผลิตในอุตสาหกรรมรถยนต์

แม้ว่าแนวโน้มการขยายบทบาทของบริษัทญี่ปุ่นเข้าสู่อาเซียนที่เกิดขึ้นจะมีเหตุผลหลักอยู่ที่การปรับตัวของบริษัทต่อกระแสการเปลี่ยนแปลงในระดับโลกและในโครงสร้างของอุตสาหกรรมภายในญี่ปุ่นเอง แต่ความพยายามในการสร้างโครงการความร่วมมือระดับภูมิภาคที่ประเทศอาเซียนมุ่งหวังให้เป็นกลไกสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์อาเซียนร่วมกันในระดับภูมิภาคนั้น ถือได้ว่ามีส่วนสำคัญในการส่งเสริมการสร้างเครือข่ายการผลิตรถยนต์ของญี่ปุ่นในอาเซียนอีกทางหนึ่ง ซึ่งจากการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียนที่มีเป้าหมายให้ประเทศสมาชิกลดภาษีระหว่างกันนั้น กลับไม่ได้บรรลุขยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ไว้ในมาตรการลดภาษีของ CEPT ไม่ว่าในกลุ่มสินค้าแรงลดภาษีหรือกลุ่มสินค้าที่ลดภาษีปกติ แต่ประเทศสมาชิกอาเซียนได้นำยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์จัดอยู่ในรายการยกเว้นภาษีชั่วคราว เนื่องจากเป็นสินค้าที่แต่ละประเทศสมาชิกยังไม่พร้อมจะนำเข้ารายการลดภาษีในทันที อย่างไรก็ตาม จากการประชุมรัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียนครั้งที่ 26 เพื่อเร่งรัดการดำเนินงานของเขตการค้าเสรีอาเซียนได้มีมติให้มีการทยอยนำสินค้าในรายการสินค้ายกเว้นชั่วคราวมาเข้าสู่รายการสินค้าที่อยู่ในแผนการลดภาษีภายในระยะเวลา 5 ปี ซึ่งจะทำให้ต้องลดภาษีอย่างน้อยร้อยละ 20 ต่อปี โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 1996 และจากมติดังกล่าวได้ผลให้ยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ต้องถูกนำเข้าสู่รายการลดภาษีของ CEPT ด้วยเช่นกัน ซึ่งในส่วนนี้จะส่งผลกระทบต่อ การดำเนินการแลกเปลี่ยนผลิตชิ้นส่วนระหว่างกันภายใต้โครงการแบ่งผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ภายใต้ยี่ห้อเดียวกัน (BBC) ที่มีการดำเนินงานก่อนเขตการค้าเสรีอาเซียน

ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียนมีผลกระทบต่อ การดำเนินการแลกเปลี่ยนผลิตชิ้นส่วนระหว่างกันภายใต้โครงการแบ่งผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ภายใต้ยี่ห้อเดียวกันเนื่องจากในช่วงแรกเมื่อชิ้นส่วนรถยนต์ที่มีการแลกเปลี่ยนกันภายใต้โครงการ BBC ยังอยู่ในการยกเว้นภาษีชั่วคราว จะทำให้ข้อตกลง AFTA จึงยังไม่มีผลกระทบต่อสิทธิประโยชน์ต่างๆที่บริษัทเอกชนที่เข้าร่วมโครงการ BBC จะได้รับ แต่เมื่อมีการทยอยนำชิ้นส่วนรถยนต์เข้าสู่แผนการลดภาษีตั้งแต่ 1 มกราคม ค.ศ. 1996 จะมีผลให้สิทธิประโยชน์ในการได้รับลดหย่อนภาษีอย่างน้อยร้อยละ 50 ที่บริษัทซึ่งเข้าร่วมโครงการ BBC ได้รับอาจจะเท่ากับหรือน้อยกว่าสิทธิประโยชน์ที่ประเทศสมาชิกให้แก่กันตามกรอบของ CEPT ซึ่งจะลดภาษีให้เหลือร้อยละ 0-5 และจากเหตุผลดังกล่าวนี้ได้ส่งผลให้เกิดความขัดแย้งกันระหว่างโครงการลดภาษีของ CEPT กับโครงการ BBC เพราะหากสิทธิประโยชน์ที่ผู้เข้าร่วมโครงการ BBC ได้รับน้อยกว่าการลดภาษีในกรอบของ CEPT แล้ว ย่อมทำให้โครงการ BBC ไม่มีความจำเป็นอีกต่อไป

จากปัญหาดังกล่าวข้างต้น ในการประชุมสุดยอดอาเซียนครั้งที่ 5 ในเดือนธันวาคม ค.ศ. 1995 ณ กรุงเทพฯ ได้มีมติให้สร้างความร่วมมือทางด้านอุตสาหกรรมซึ่งอยู่บนหลักการของ CEPT ขึ้นโดยมีการพัฒนาความร่วมมือกับภาคเอกชน ซึ่งโครงการใหม่นี้จะส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยี

และกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น¹⁴ และจากมติดังกล่าวได้นำไปสู่การลงนามในความตกลงจัดตั้งโครงการความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมของอาเซียน (ASEAN Industrial Cooperation Scheme : AICO) ขึ้นในวันที่ 27 เมษายน ค.ศ. 1996

2) โครงการความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมของอาเซียน (AICO)

จากความพยายามในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางด้านอุตสาหกรรมของอาเซียนเพื่อรักษาความสำคัญในฐานะที่เป็นภูมิภาคที่เหมาะสมสำหรับการลงทุนและการเป็นฐานการผลิตระดับโลกนั้น ได้ทำให้ประเทศอาเซียนเริ่มพิจารณาความร่วมมือระหว่างประเทศด้านอุตสาหกรรมในรูปแบบใหม่เพื่อแทนที่โครงการร่วมลงทุนอุตสาหกรรมอาเซียน (AIJV) และโครงการแบ่งผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ภายใต้ยี่ห้อเดียวกัน (BBC) ซึ่งได้รับผลกระทบจากมาตรการลดภาษีภายใต้กรอบของเขตการค้าเสรีอาเซียน โดยโครงการความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมของอาเซียน (AICO) ที่เกิดขึ้นนี้ยังคงสิทธิประโยชน์ลักษณะเดียวกันกับโครงการเดิม แต่ได้เพิ่มมาตรการจูงใจทางด้านภาษีและมิใช่ภาษีให้สอดคล้องกับการลดภาษีตาม CEPT ซึ่งวัตถุประสงค์ที่สำคัญของโครงการ AICO คือ เพื่อส่งเสริมการลงทุนทั้งจากภายในภูมิภาคและแหล่งภายนอกในอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีเป็นฐานการผลิต โดยมุ่งส่งเสริมการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมของอาเซียนบนหลักการของการแบ่งผลิตวัตถุดิบและชิ้นส่วนต่างๆตามความสามารถและความถนัดเฉพาะของแต่ละประเทศ แล้วนำมาแลกเปลี่ยนกันเพื่อปรับปรุงขนาดการผลิตให้เกิดความประหยัดอันนำไปสู่การสร้างความสามารถในการแข่งขันร่วมกัน ซึ่งในโครงการดังกล่าวนี้ยังมุ่งให้เกิดการมีส่วนร่วมของภาคเอกชนเพิ่มมากขึ้นอีกด้วย¹⁵

หลักในการดำเนินงานของโครงการ AICO เพื่อส่งเสริมกิจกรรมการผลิตด้านอุตสาหกรรมร่วมกันระหว่างบริษัทที่มีฐานอยู่ในอาเซียนนั้น ได้กำหนดให้มีประเทศสมาชิกเข้าร่วมอย่างน้อย 2 ประเทศ โดยแต่ละประเทศจะต้องมีบริษัทเข้าร่วมโครงการอย่างน้อย 1 บริษัท (ซึ่งภายใต้โครงการนี้ยังสามารถมีบริษัทที่เข้าร่วมมากกว่า 1 รายในแต่ละประเทศและมีประเทศที่เข้าร่วมโครงการมากกว่า 2 ประเทศได้) ซึ่งบริษัทที่เข้าร่วมโครงการจะต้องเป็นบริษัทที่มีการจดทะเบียนและดำเนินการอยู่แล้วในอาเซียนหรือเป็นบริษัทที่ร่วมกันจัดตั้งขึ้นใหม่ในอาเซียนและมีสัดส่วนการถือหุ้นของคนในชาติอาเซียนร้อยละ 30 โดยบริษัทที่เข้าร่วมโครงการจะได้รับสิทธิพิเศษด้านภาษีศุลกากรในอัตราร้อยละ 0-5 ซึ่งไม่เพียงแต่จะเอื้ออำนวยต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างบริษัทและประเทศที่เข้าร่วมโครงการเท่านั้น แต่ยังส่งเสริมให้เกิดการจัดสรรทรัพยากรร่วมกันและการแบ่งผลิตในอุตสาหกรรมอย่างมีประสิทธิภาพอีกด้วย และในส่วนของสิทธิประโยชน์จากโครงการ AICO นอกเหนือจากการลดภาษี คือ สินค้าที่ผลิตจากบริษัทที่เข้าร่วม

¹⁴ ASEAN Secretariat, "Bangkok Summit Declaration of 1995," [cited 28 January 2001] Available from : <http://www.aseansec.org/summit/5th/summit5.htm> : INTERNET

¹⁵ ASEAN Secretariat, ASEAN Standing Committee : Annual Report 96/97 (Jakarta : ASEAN Secretariat, 1998),p.33.

โครงการจะได้รับการพิจารณาเป็นสินค้าที่ผลิตภายในประเทศ และได้รับสิทธิพิเศษอื่นๆตามที่ประเทศสมาชิกที่เข้าร่วมได้กำหนดไว้ รวมทั้งจะไม่ถูกจำกัดด้วยระบบโควต้าหรือมาตรการกีดกันทางการค้าที่มีใช้ภายในอีกด้วย¹⁶

โดยภาพรวมของโครงการสามารถพิจารณาได้ว่า AICO เป็นมาตรการเสริมของ AFTA ที่ส่งเสริมการแบ่งผลผลิตโดยให้การสนับสนุนด้านการลดภาษีนำเข้าแก่วัตถุดิบและชิ้นส่วนต่างๆทันทีในอัตราร้อยละ 0-5 โดยไม่ต้องรอจนถึงกำหนดเวลาสุดท้ายของ AFTA ซึ่งการขออนุมัติสิทธิพิเศษภายใต้โครงการ AICO มีความคืบหน้าอย่างมาก โดยรายการสินค้าส่วนใหญ่ของโครงการอยู่ในกลุ่มของอุตสาหกรรมรถยนต์ ซึ่งผู้ผลิตรถยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของญี่ปุ่นได้เข้าร่วมในโครงการดังกล่าวนี้อย่างจริงจัง (ภาคผนวก ง.)

3) บทบาทของบริษัทรถยนต์ญี่ปุ่นในอาเซียน

เมื่อพิจารณาถึงบทบาทของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ต่างชาติที่เข้ามาดำเนินงานในอาเซียนนั้น บริษัทรถยนต์ญี่ปุ่นถือได้ว่ามีส่วนสำคัญในการผลักดันความพยายามสร้างบูรณาการทางการผลิตในอาเซียนอย่างจริงจัง เนื่องจากญี่ปุ่นมีฐานการดำเนินงานที่เข้มแข็งและมีส่วนแบ่งการตลาดในภูมิภาคนี้เหนือกว่าผู้ผลิตรถยนต์ชาติอื่นๆอย่างชัดเจน ซึ่งความพยายามหนึ่งของบริษัทญี่ปุ่นเพื่อตั้งให้อุตสาหกรรมรถยนต์อาเซียนมีการรวมกลุ่มกันอย่างเข้มแข็ง คือ การฟื้นฟูสมาพันธ์ยานยนต์อาเซียน (ASEAN Automotive Federation – AAF) ให้กลับขึ้นมาใหม่ในปี ค.ศ.1996 หลังจากที่ถูกยกเลิกไปในทศวรรษที่ 1980 ซึ่งกลุ่มบริษัทญี่ปุ่นสามารถผลักดันจนประสบความสำเร็จโดยผู้บริหารระดับสูงของ Toyota ประเทศไทย และ Mitsubishi Motors อินโดนีเซียได้รับตำแหน่งเป็นประธานสมาพันธ์ที่เกิดขึ้นใหม่ในครั้งนี้ และมีผลทำให้บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ของญี่ปุ่นมีอิทธิพลต่องานของสมาพันธ์ยานยนต์อาเซียนซึ่งทำหน้าที่เป็นกลุ่มกดดันที่มีศักยภาพในอุตสาหกรรมรถยนต์ของอาเซียนอีกด้วย¹⁷

นอกเหนือจากการมีส่วนส่งเสริมให้มีการรวมกลุ่มในอุตสาหกรรมรถยนต์อาเซียนแล้ว บริษัทญี่ปุ่นยังมีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมอุตสาหกรรมสนับสนุนในอาเซียนอย่างมากอีกด้วย ซึ่งสามารถพิจารณาได้จากแนวทางหลัก 2 ประการ คือ¹⁸

¹⁶ ASEAN Secretariat, "ASEAN Industrial Cooperation Scheme," [cited 28 January 2001] Available from : http://www.aseansec.org/economic/eco_aico.htm: INTERNET.

¹⁷ Jochen Legewie, The Political Economy of Industrial Integration in ASEAN : The Role of Japanese Companies, p.221.

¹⁸ Susumu Watanabe, "Promotion of Parts&Component manufacturing in ASEAN Countries : The Role of Japan," In The Conference on Japan's Role in the Development of Support Industry in ASEAN Countries.p.2.

(1) การส่งเสริมอุตสาหกรรมสนับสนุนโดยการเพิ่มความต้องการซื้อชิ้นส่วนและส่วนประกอบจากประเทศอาเซียน ซึ่งในแนวทางนี้สามารถทำได้โดยนำเข้าสินค้าที่ผลิตจากอาเซียนมากขึ้น หรือโดยการขยายการจัดหาชิ้นส่วนของบริษัทญี่ปุ่นที่ดำเนินงานในภูมิภาคนี้เพิ่มขึ้นซึ่งอาจเป็นผลมาจากการขยายขนาดการผลิตหรือการเพิ่มอัตราการใช้ชิ้นส่วนในประเทศให้มากขึ้น

(2) การส่งเสริมอุตสาหกรรมสนับสนุนโดยการช่วยเหลือให้มีการขยายความสามารถในการจัดหาชิ้นส่วนของอาเซียน ซึ่งในแนวทางนี้สามารถทำได้โดยการเพิ่มการลงทุนทางตรงในอุตสาหกรรมเหล่านั้นหรือโดยให้ความช่วยเหลือทางด้านเทคโนโลยีแก่ผู้ผลิตในอาเซียน

เมื่อพิจารณาจากความต้องการของบริษัทญี่ปุ่นที่เข้ามาลงทุนในอาเซียนที่ต้องการหาแหล่งการผลิตใหม่ที่มีต้นทุนต่ำ ในขณะที่เดียวกันยังจำเป็นต้องคงคุณภาพและเป็นไปตามระบบการผลิตแบบญี่ปุ่นเอาไว้ นั่น บริษัทญี่ปุ่นจึงมีแนวโน้มที่จะใช้แนวทางการสร้างฐานการผลิตชิ้นส่วนโดยทำการลงทุนในอุตสาหกรรมเหล่านั้นเพื่อขยายความสามารถในการจัดหาชิ้นส่วนในอาเซียน ซึ่งในส่วนนี้จะมีผลสำคัญต่อการถ่ายโอนเทคโนโลยีมาสู่อาเซียน และในแนวทางดังกล่าวยังเป็นความคาดหวังของประเทศผู้รับทุนโดยทั่วไปรวมทั้งอาเซียนเองที่ต้องการเร่งพัฒนามากกว่าการเป็นแหล่งผลิตที่เน้นการใช้แรงงานเพียงอย่างเดียว

ในส่วนของเครือข่ายการผลิตรถยนต์ของญี่ปุ่นในอาเซียนซึ่งมีการสร้างฐานการจัดหาชิ้นส่วนภายในภูมิภาคจากการปรับตัวของบริษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ญี่ปุ่นตั้งแต่หลังการขึ้นค่าเงินเยนในปลายทศวรรษที่ 1980 และยังได้รับประโยชน์จากนโยบายของประเทศอาเซียนที่ริเริ่มโครงการแบ่งผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ภายใต้ชื่อเดียวกัน (BBC) ที่ถือได้ว่าเป็นโครงการอุตสาหกรรมที่มีผลสำเร็จอย่างมากเนื่องจากสอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ ซึ่งจากช่วงเวลาดังกล่าวเป็นต้นมาจนถึงทศวรรษที่ 1990 ได้มีการสร้างฐานการผลิตและการถ่ายโอนเทคโนโลยีจากผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของญี่ปุ่นมาสู่ผู้ผลิตชิ้นส่วนภายในภูมิภาคอาเซียนมากขึ้นอย่างชัดเจน (ตารางที่ 4-5)

นอกจากนี้ ข้อมูลของสมาคมอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ญี่ปุ่นได้ชี้ให้เห็นว่าการลงทุนผลิตและการถ่ายโอนเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์จากญี่ปุ่นสู่อาเซียนได้มีความก้าวหน้าไปสู่ชิ้นส่วนที่มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น เช่น ชิ้นส่วนเครื่องยนต์ อุปกรณ์ควบคุมการขับเคลื่อน รวมถึงอุปกรณ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ (ตารางที่ 4-6) ซึ่งหมายความว่าถึงการสร้างภูมิภาคอาเซียนให้เป็นแหล่งผลิตที่มีความสามารถในการจัดหาชิ้นส่วนและส่วนประกอบรถยนต์ภายในอาเซียนเองเพิ่มมากขึ้นอีกด้วย

ตารางที่ 4-5 ฐานการผลิตและสัญญาการถ่ายโอนเทคโนโลยีของผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์
ในสี่ประเทศอาเซียน (จำนวนราย)

| | ปีที่ก่อตั้ง | | | | | | รวม |
|----------------------------|--------------|---------|---------|---------|---------|---------|-----|
| | จนถึง 1970 | 1971-75 | 1976-80 | 1981-85 | 1986-90 | 1991-95 | |
| <u>ฐานการผลิต</u> | 11 | 20 | 19 | 18 | 74 | 45 | 187 |
| อินโดนีเซีย | - | 6 | 9 | 3 | 15 | 10 | 43 |
| มาเลเซีย | 1 | 2 | 4 | 10 | 14 | 6 | 37 |
| ฟิลิปปินส์ | - | 1 | 1 | 1 | 9 | 7 | 19 |
| ไทย | 10 | 11 | 5 | 4 | 36 | 22 | 88 |
| <u>การถ่ายโอนเทคโนโลยี</u> | 1 | 3 | 4 | 18 | 45 | 69 | 142 |
| อินโดนีเซีย | - | - | 2 | 8 | 10 | 11 | 31 |
| มาเลเซีย | - | - | 1 | 3 | 14 | 28 | 47 |
| ฟิลิปปินส์ | - | 1 | - | 1 | 5 | 2 | 10 |
| ไทย | 1 | 2 | 1 | 6 | 16 | 28 | 54 |

ที่มา : Japan Auto Parts Industries Association (JAPIA) อ้างจาก Susumu Watanabe, "Promotion of Parts & Component manufacturing in ASEAN Countries : The Role of Japan", p.9.

ความพยายามในการส่งเสริมการสร้างเครือข่ายการผลิตในภูมิภาคอาเซียนให้เข้มแข็งยังเกิดขึ้นในรูปของการจัดตั้งสมาคมความร่วมมือ (Cooperation Club) ของบริษัทรถยนต์ญี่ปุ่นขึ้นภายในแต่ละประเทศอีกด้วย ซึ่งเป็นความพยายามของผู้ผลิตรถยนต์ที่จะปรับปรุงมาตรฐานด้านเทคนิคและเชื่อมประสานการทำงานของผู้จัดหาชิ้นส่วนภายในประเทศแหล่งผลิตเข้าด้วยกัน นอกจากนี้บริษัทญี่ปุ่นจะมีความพยายามปรับปรุงความสามารถในการผลิตของผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ทำหน้าที่รับเหมาช่วงการผลิตแล้ว บริษัทที่ประกอบกิจการร่วมกับญี่ปุ่นยังได้ส่งเสริมอุตสาหกรรมชิ้นส่วนในประเทศแหล่งผลิตด้วยการสนับสนุนการพัฒนาด้านทรัพยากรบุคคล โดยมีการจัดฝึกอบรมเพื่อเรียนรู้วัฒนธรรมของบริษัทและการดำเนินงานตลอดสายการผลิตตามระบบการผลิตของญี่ปุ่นทั้งจากการฝึกอบรมในญี่ปุ่นและการฝึกอบรมโดยผู้สอนที่มาจากญี่ปุ่น ซึ่งบางส่วนได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานราชการและกึ่งราชการที่เกี่ยวข้อง เช่น หน่วยงานความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency : JICA) และสมาคมเพื่อการศึกษาด้านเทคนิคในต่างประเทศ (Association for Oversea Technical Scholarship : AOTS) เป็นต้น¹⁹

¹⁹ Ibid., p.13.

ตารางที่ 4-6 ชิ้นส่วนที่เกี่ยวข้องกับการลงทุนทางตรงของผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ญี่ปุ่น และ/หรือ
การถ่ายโอนเทคโนโลยีไปยังสี่ประเทศอาเซียนในปลายปี 1993

(จำนวนชิ้นส่วน)

| | อินโดนีเซีย | มาเลเซีย | ฟิลิปปินส์ | ไทย |
|-----------------------------------|-------------|----------|------------|-----|
| 1. ชิ้นส่วนเครื่องยนต์ | 21 | 9 | 1 | 37 |
| 2. ชิ้นส่วนไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ | 20 | 15 | 12 | 21 |
| 3. อุปกรณ์การขับเคลื่อน | 21 | 4 | 2 | 22 |
| 4. อุปกรณ์ควบคุม | 14 | 9 | 2 | 12 |
| 5. ชิ้นส่วนตัวถัง | 8 | 17 | 3 | 14 |
| 6. เครื่องปรับอากาศ, อุปกรณ์ AV | 4 | 10 | 5 | 8 |
| อื่นๆ | 7 | 4 | 2 | 16 |
| ชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ | 4 | 7 | - | 12 |
| รวม | 99 | 75 | 27 | 142 |

ที่มา : Japan Auto Parts Industries Association (JAPIA) อ้างจาก Susumu Watanabe,

"Promotion of Parts & Component manufacturing in ASEAN Countries : The Role of Japan", p.9.

นอกเหนือจากการส่งเสริมฐานการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในระดับบริษัทที่เกิดขึ้นแล้ว ยังได้มีความพยายามส่งเสริมการจัดการชิ้นส่วนในอาเซียนและการสร้างอุตสาหกรรมสนับสนุนที่เข้มแข็งในภูมิภาคนี้จากการริเริ่มของ JETRO ในการจัดประชุม ASEAN Auto Supporting Industries ครั้งแรกขึ้นในวันที่ 5-6 มีนาคม ค.ศ. 1997 ที่กรุงเทพฯ โดยได้รับความร่วมมือจากสมาพันธ์ยานยนต์อาเซียน (AAF) สมาคมผู้ผลิตรถยนต์ของญี่ปุ่น (Japan Automobile Manufacturers' Association, Inc.) สมาคมอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ญี่ปุ่น (JAPIA) และสำนักเลขาธิการอาเซียน²⁰ ซึ่งในเวลานี้ชี้ให้เห็นว่าญี่ปุ่นตระหนักถึงความจำเป็นในการส่งเสริมให้เกิดฐานการจัดการชิ้นส่วนที่เข้มแข็งและเพียงพอภายในอาเซียน ทั้งนี้เพราะตลาดอาเซียนยังคงมีขนาดเล็กและประกอบด้วยผู้ผลิตรถยนต์จำนวนมากที่แข่งขันกัน ดังนั้นเป้าหมายสำคัญในการลดต้นทุนการผลิตจึงเป็นแรงผลักดันให้บริษัทต่างๆ เปลี่ยนวิธีการจัดหาจากการนำเข้ามาสู่การสร้างเครือข่ายการผลิตชิ้นส่วนภายในภูมิภาคเพื่อตอบสนองกับยุทธศาสตร์ดังกล่าว ซึ่งเป้าหมายดังกล่าวนี้จำเป็นต้องให้ความสำคัญกับโครงสร้างอุตสาหกรรมสนับสนุนภายในอาเซียนอย่างจริงจัง อันจะนำไปสู่การถ่ายทอดเทคโนโลยี การเพิ่มมูลค่าของสินค้า และการฝึกอบรมบุคลากรเพื่อให้เครือข่าย

²⁰ JETRO, "The 1st Conference on ASEAN Auto Supporting Industries," Asian Trade Promotion Bulletin 8(September 1997) : 36-38.

ข่ายการผลิตในภูมิภาคอาเซียนของญี่ปุ่นมีความเข้มแข็งและสามารถเป็นฐานการผลิตที่แข่งขันได้ในอนาคต

ความก้าวหน้าของเครือข่ายการผลิตรถยนต์ของญี่ปุ่นที่เกิดขึ้นในอาเซียนนี้สามารถพิจารณาได้ว่าเกิดจากการประสานกันของความพยายามจากสองด้าน นั่นคือ การปรับยุทธศาสตร์ของบริษัทรถยนต์ญี่ปุ่นภายใต้กระแสการแข่งขันที่รุนแรงเพื่อรักษาและสร้างความสามารถในการแข่งขันในตลาดโลกไว้ตั้งแต่หลังข้อตกลงพลาซ่าโดยอาศัยการลงทุนทางตรงในต่างประเทศเป็นกลไกสำคัญ ซึ่งภายใต้กระบวนการนี้ญี่ปุ่นได้ใช้หลักของการแบ่งงานกันทำระหว่างประเทศ (international division of labor) ในการกำหนดบทบาทของภูมิภาคต่างๆในระบบการผลิตระดับโลกของญี่ปุ่น และอาเซียนได้เข้าเป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายการผลิตของญี่ปุ่นในเอเชีย และในอีกด้านหนึ่ง คือ การสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจอุตสาหกรรมระหว่างประเทศในอาเซียนที่ได้มีการพัฒนาให้สอดคล้องเหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจโลกที่เปลี่ยนแปลงและเงื่อนไขที่เป็นข้อจำกัดของภูมิภาคเอง ดังนั้น โครงการอุตสาหกรรมระดับภูมิภาคที่มีฐานมาจากการแบ่งผลิตตามความได้เปรียบที่กำหนดโดยยุทธศาสตร์ของบริษัทจึงสามารถขยายออกไปได้อย่างรวดเร็ว รวมทั้งการประสานงานกันภายในภูมิภาคทั้งด้านการลงทุนผลิตและการค้าระหว่างกันภายในเครือข่ายการผลิตของบริษัทที่ได้ย้ายมาดำเนินกิจกรรมการผลิตในอาเซียนร่วมกันจึงสามารถเกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ