

# อุตสาหกรรมเหล็กของญี่ปุ่น หนักหนาสาหัสอริบงๆ

รับลอร์ค เล็คโนลัตซ์

คอนสตรัคชันบริษัทรสกรือ สถาบันเทคโนโลยีไทย-ญี่ปุ่น  
orbusiness@hotmail.com

**อ**ุตสาหกรรมเหล็กของญี่ปุ่นเป็นต้นว่า อุตสาหกรรมเหล็ก อุตสาหกรรมปิโตรเคมี ต่อเรือต่างๆ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมเหล็กที่เป็นอุตสาหกรรมโครงสร้างพื้นฐานที่ทำให้ญี่ปุ่นมีขีดความสามารถในการแข่งขันระดับโลกได้จนกระทั่งถึงทุกวันนี้ นอกจากประสบกับความต้องการภายในประเทศที่ลดลง ยังต้องเผชิญกับภาวะการแข่งขันกับประเทศอย่างจีนและเกาหลีใต้

สาเหตุหลัก 2 ประการที่ทำให้อุตสาหกรรมถลุงเหล็ก ต้องตกต่ำลงนั้น ประการสำคัญแรก คือ ความตกต่ำของอุตสาหกรรมก่อสร้าง จากตัวเลขการก่อสร้างในปี 2010 พบว่าเป็นเพียง 54% ของปี 1992 ซึ่งมียอดสูงสุด อีกประการหนึ่งคือเศษเหล็ก (Scrap iron) ซึ่งเป็นวัตถุดิบเอาไปใช้ใหม่ มีราคาสูงขึ้นอย่างมาก สาเหตุสำคัญคือความต้องการเศษเหล็กของประเทศในเอเชียรวมทั้งจีนนั้น เพิ่มขึ้นอย่างมากและรวดเร็ว ปริมาณที่ญี่ปุ่นเคยส่งออกในปี 2000 เป็น 2.89 ล้านตัน พอมาในปี 2009 เพิ่มขึ้นเป็น 9.4 ล้านตัน เป็นสาเหตุให้ภายในญี่ปุ่นเอง ชาววัตถุดิบที่จะนำไปหลอมใช้ทรัพยากรเหล่านี้ญี่ปุ่นมีมาก

เพราะมาจากสิ่งก่อสร้างและจากโรงงาน ยิ่งมีการพัฒนาเศรษฐกิจมากเท่าไรก็จะมีทรัพยากรเหล่านี้มากขึ้นเท่านั้น แต่บัดนี้ได้ไหลออกไปสู่มือของต่างประเทศ

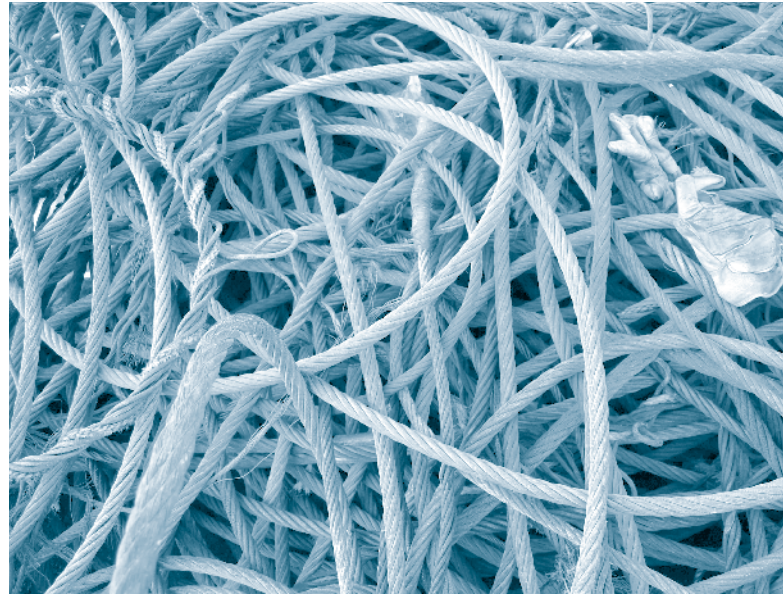




ความอ่อนแอของอุตสาหกรรมเหล็กของญี่ปุ่นนั้น ส่วนหนึ่ง และเป็นส่วนสำคัญ มาจากการที่มีโรงหล่อเหล็กขนาดกลางและเล็ก อยู่จำนวนมาก ซึ่งทำได้ครั้งละปริมาณน้อย ไม่มีโรงหล่อเหล็กขนาดใหญ่ที่มี scale merit ที่สูงกว่า ทำให้ต้องมีการแข่งขันกันอย่างรุนแรง 10 ปีก่อน ซึ่งอุตสาหกรรมก่อสร้างยังดีอยู่ มีอยู่ 38 บริษัท แต่ในขณะนี้ที่อุตสาหกรรมก่อสร้างซบเซา ซึ่งทำให้ความต้องการลดลงเหลือเพียง 2 ใน 3 เท่านั้น แต่บริษัทยังคงเหลืออยู่ถึง 37 บริษัท ในปี 2009 ยอดการผลิตเหล็กท่อนขนาดเล็กสำหรับการก่อสร้าง มีจำนวน 7 ล้านตัน เฉลี่ยบริษัทละ 2 แสนตัน ในขณะที่ บริษัทขนาดใหญ่ของเกาหลีใต้ มีค่าเฉลี่ยการผลิตที่ 1.5 ล้านตันต่อบริษัท นอกจากนี้ยังเป็นไปได้ว่า จะมีเหล็กราคาต่ำจากจีนและเกาหลีใต้ เข้ามาตีตลาดในประเทศอีกด้วย

อุตสาหกรรมเหล็กของญี่ปุ่นจะต้องปรับโครงสร้างเพื่อชะงักหรือถอยไปอย่างไร้ขนาด เน้นอนในวงการอุตสาหกรรมเองก็รับรู้กับภาวะวิกฤตินี้ การปรับโครงสร้างโดยการรวมตัวกันจึงเป็นเรื่องที่เร่งด่วน แต่ทว่ายังมีอุปสรรคอีกมาก บริษัทขนาดกลางยังไม่สามารถลดต้นทุนได้ ความเป็น “ธุรกิจครอบครัว” ได้ ดังนั้น จึงไม่ชอบใจนักที่หากรวมตัวกันแล้ว ทำให้ต้องสูญเสียอำนาจการบริหาร ในขณะที่เดียวกัน บริษัทหลายๆ แห่งเข้าไปอยู่ภายใต้ร่มเงาของบริษัทการค้าซึ่งต่างมีเครือข่ายของตนเองอย่างชัดเจน ยิ่งทำให้การรวมตัวกันยากยิ่งขึ้น ในขณะเดียวกัน ถึงแม้มีการรวมตัวกันได้แต่ยังประสบกับปัญหาขัดกับกฎหมายป้องกันการผูกขาด หากรวมตัวกันแล้วการผลิตสินค้าบางอย่างมีส่วนแบ่งตลาดเกินกว่า 80% ก็ทำให้ไม่สามารถรวมตัวกันได้

ปัญหาของอุตสาหกรรมเหล็กยังไม่หมดเพียงเท่านี้ บริษัทญี่ปุ่นที่ผ่านมาใช้ความสามารถทางเทคโนโลยีที่สูงนำเสนอลดสินค้าที่มีมูลค่าเพิ่มสูงเข้าสู่ตลาด การที่สินค้าที่มีมูลค่าเพิ่มสูง เป็นเหตุผลหนึ่งที่ทำให้เหล็กเลี่ยงการแข่งขันด้วยราคาได้ แต่ทว่าจากนี้ไปสินค้าที่มีมูลค่าเพิ่มสูง แต่ราคาสูง เริ่มพบกับทางตัน ตัวอย่างที่ดี คือ รถยนต์นิสสัน “March” ที่ก่อให้เกิดปรากฏการณ์ “March Shock” กล่าวคือ นิสสัน ได้พัฒนารถยนต์ขนาดเล็กขึ้นมาดังที่เรารู้จักกันคือ รุ่น “March” โดยรถยนต์นี้ผลิตในประเทศไทยและบางส่วนส่งกลับไปขายยังญี่ปุ่น นิสสันตั้งเป้าหมายว่าในปี 2013 จะผลิตทั่วโลกให้ได้ 1 ล้านคันต่อปี



ข้อคิดที่ว่านี้ ไม่ใช่เพียงแต่การผลิตในประเทศไทยแล้วย่อนำเข้าไปยังญี่ปุ่นเท่านั้น วัสดุหลักที่เป็นเหล็กกลับไม่ได้จัดซื้อจากบริษัทเหล็กของญี่ปุ่น แหล่งซื้อหลักๆ กลับกลายเป็น อินเดีย เกาหลีใต้ หรือจีน ทั้งนี้ การพัฒนารถยนต์ในระยะหลัง ต้องเน้นการประหยัดการใช้ น้ำมัน ดังนั้น ต้องทำให้ตัวถังรถมีน้ำหนักเบา ในขณะเดียวกันเพื่อความแข็งแรงของตัวถังรถยังคงอยู่จึงต้องการเหล็กที่มีความบาง แข็ง และมีความยืดหยุ่นสูง (หรือ high tension) แต่ทว่า สำหรับ March นั้น กลับใช้เหล็กประเภทนี้ในอัตราที่ลดลง นิสสัน ได้ปรับปรุงใช้เหล็กสำหรับตัวโครงสร้างรถให้มีน้ำหนักลดลง 20 กิโลกรัม ทำให้ลดการใช้ น้ำมันลงได้อย่างมาก ในขณะเดียวกันสามารถเพิ่มความแข็งแรงเพื่อความสะดวกในการขับเคลื่อนอีก 10% ดังนั้น หากนิสสันสามารถผลิตได้ปีละ 1 ล้านคัน ก็คงทำให้บริษัทเหล็กญี่ปุ่นต้องหลุดจากวงโคจรเลยทีเดียว หนทางรอดของอุตสาหกรรมเหล็กญี่ปุ่น คือ การเน้นขายเหล็กคุณภาพสูงให้แก่อุตสาหกรรมรถยนต์และอุตสาหกรรมเครื่องไฟฟ้า ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่ประเทศอื่นเช่นจีนจะเลียนแบบได้ยาก รถยนต์ระดับสูงในญี่ปุ่นโดยเฉพาะรถยนต์ไฟฟ้ายังได้รับการคาดหวังเป็นแนวโน้มที่ดี ในขณะเดียวกัน ตลาดภายในประเทศมีความอึดตัว อุตสาหกรรมเหล็กจึงต้องพึ่งพาอุตสาหกรรมรถยนต์ เครื่องใช้ไฟฟ้า และการก่อสร้างที่ไปบุกตลาดในต่างประเทศ

อย่างไรก็ตามหากพิจารณาดูขีดความสามารถในการแข่งขันในตลาดระดับโลก ในปี 2000 Shinnittetsu ครองอันดับหนึ่งด้วยยอดการผลิตที่ 29 ล้านตัน โดยมี NKK อยู่ในอันดับ 6 ที่ 20.6 ล้านตัน แต่ในปี 2009 Shinnittetsu ตกลงมีที่อันดับ 6 ด้วยยอดการผลิตที่ 27.6 ล้านตัน ขณะที่บริษัทอัลเซโรล เมทอลส์สัญชาติลูกซีเอ็มเบอร์ก อยู่ในอันดับที่ 1 มียอดการผลิตที่ 73.2 ล้านตันในขณะที่อันดับ 2-4 เป็นสัญชาติจีนและอันดับ 5 เป็นของเกาหลีใต้ ใน 10 อันดับมีญี่ปุ่นเพียง 2 ราย และที่น่าสนใจคือ กลุ่ม TATA ของอินเดียก้าวขึ้นมาอยู่ในอันดับที่ 10