

วิกฤติการแข่งขัน ของญี่ปุ่น

รับสรณ์ เลิศโนสัทย์

คณบดีคณะบริหารธุรกิจ สถาบันเทคโนโลยีไทย-ญี่ปุ่น
orbusiness@hotmail.com

ใปัจจุบัน ความสามารถในการแข่งขันของญี่ปุ่นตกต่ำลงเรื่อยๆ เมื่อเปรียบเทียบกับอเมริกาและเกาหลีใต้ การใช้จ่ายประโยชน์จากการลงทุนและการพัฒนาเทคโนโลยี ยังไม่ได้ผลดีเท่าที่ควร เมื่อเทียบกับเกาหลีใต้

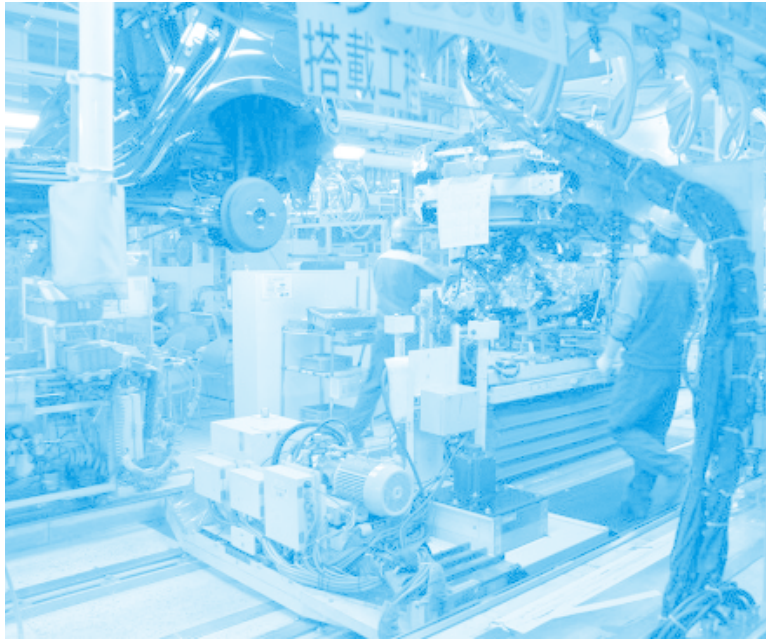
ตัวอย่างเช่นอุตสาหกรรมต่อเรือ ก็เจอกับปัญหาต้นทุนวัตถุดิบมีราคาสูงบวกกับเงินเยนแข็งก็ทำให้แทบหมดกำลังใจในการแข่งขัน บริษัทต่อเรือบางแห่งที่มีอายุมาประมาณ 100 ปี ต้องหันมาซื้อวัตถุดิบคือ แผ่นเหล็กกล้าสำหรับต่อเรือจากเกาหลีใต้แทน นั่นคือ เพื่อลดต้นทุน เพราะเรือที่สำหรับขนน้ำมันนั้นมีต้นทุนวัตถุดิบที่เป็นเหล็กเข้าเกือบ 50% แล้ว และราคาเหล็กของต่างประเทศต่ำกว่าราคาในประเทศถึง 10% บริษัทต่อเรืออื่นๆ ก็หันมาใช้วัตถุดิบต่างประเทศเช่นเดียวกัน

ทางด้านอุตสาหกรรมรถยนต์ นิสสันที่ผลิตรถรุ่นมาร์ชในประเทศไทย ก็ใช้เหล็กจากเกาหลีใต้เช่นเดียวกัน โดยตัวเอง รถยนต์ขนาดเล็กที่ผลิตและจำหน่ายในอินเดียก็เริ่มใช้เหล็กของกลุ่มทาทา ซึ่งแต่เดิมนั้น ไม่ว่าจะอุตสาหกรรมรถยนต์ หรือการต่อเรือมีความสัมพันธ์

ที่ดีกับอุตสาหกรรมเหล็กช่วยกันพัฒนาเหล็กที่มีคุณภาพดี ซึ่งเป็นจุดเด่นของคุณภาพของสินค้าญี่ปุ่นที่ได้รับการยอมรับ แต่ปัจจุบันเริ่มมีรอยร้าวเกิดขึ้นแล้ว

วิกฤติการณ์ 6 ประการที่ทำให้ญี่ปุ่นลดขีดความสามารถในการแข่งขันลง ก็คือเงินเยนแข็ง อัตราภาษีนิติบุคคลที่สูง ความล่าช้า





ในการตอบสนองสนธิสัญญาการค้าเสรี (FTA) ค่าแรงงานที่สูงขึ้นที่มีสาเหตุจากข้อจำกัดการจ้างงานภายนอก ค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้นที่มาจากข้อกำหนดการลดคาร์บอนไดออกไซด์ 25% และประการสุดท้าย คือ การขาดแคลนไฟฟ้าเนื่องจากอุบัติเหตุของโรงไฟฟ้าพลังงานปรมาณู

วิกฤติการณ์ 6 ประการดังกล่าวนี้ อาจจะกล่าวได้ว่าเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดรอยร้าวระหว่างความสัมพันธ์ของอุตสาหกรรมต่อเรือ รถยนต์และอุตสาหกรรมเหล็ก

หากมองเปรียบเทียบระหว่างญี่ปุ่น อเมริกาและเกาหลีใต้ว่าใครมีขีดความสามารถในการแข่งขันมากกว่ากัน โดยพิจารณาจากอัตราการผลิตของสินทรัพย์แล้ว (ROA=Return on Asset) หรือเปรียบเทียบยอดขายกับสินทรัพย์รวมแล้ว จะเห็นได้ว่าอุตสาหกรรมรถยนต์โตโยต้าเทียบกับฮุนไดของเกาหลีใต้และ GM ของอเมริกา ปรากฏว่าฮุนไดมีอัตรากำไรและอัตราหมุนเวียนของสินทรัพย์ที่ดีที่สุด



รองลงมาคือ GM ในขณะที่โตโยต้า มีอัตรากำไรต่ำกว่า สำหรับปี 2010 โตโยต้าเองต้องประสบกับปัญหาการเรียกรถยนต์กลับมามาตรวจสอบและซ่อมแซม (recall) นั่นเอง ที่ทำให้ทั้งอัตรากำไรและอัตราหมุนเวียนของสินทรัพย์ต่ำลง ในขณะที่ฮุนไดสูงขึ้นทั้ง 2 ด้าน

ส่วนอุตสาหกรรมเหล็ก เปรียบเทียบระหว่าง Shinnittetsu ของญี่ปุ่น POSCO ของเกาหลีใต้ และ US Steel ของอเมริกา ปรากฏว่า POSCO ของเกาหลีใต้นั้น อัตราหมุนเวียนของสินทรัพย์ อาจจะไม่สูงนัก แต่อัตรากำไรนั้นสูง การที่อัตราหมุนเวียนของสินทรัพย์ยังต่ำอยู่อาจจะเพราะยังเป็นบริษัทใหม่ การตัดค่าเสื่อมราคาทรัพย์สินยังทำได้ไม่หมด เพราะยังเป็นเครื่องจักรใหม่อยู่ ในขณะที่ Shinnittetsu ของญี่ปุ่นนั้น เครื่องจักรเก่าแล้ว การตัดค่าเสื่อมราคาทรัพย์สินนั้นตัดหมดไปแล้วและยังใช้เครื่องจักรเก่านั้นได้อย่างเต็มที่ ทำให้อัตราหมุนเวียนของสินทรัพย์นั้นค่อนข้างสูง แต่อัตรากำไรนั้นมีความไม่แน่นอนแล้วแต่ปี ส่วน US Steel ของสหรัฐอเมริกา ใช้เครื่องจักรเก่า ทำให้อัตราหมุนเวียนของทรัพย์สินนั้นสูงพอสมควร แต่อัตรากำไรนั้นค่อนข้างต่ำ

เมื่อเปรียบเทียบกันแล้ว จะเห็นได้ว่าเกาหลีใต้มีผลของการประกอบการที่ดีที่สุด เป็นคู่แข่งที่สำคัญที่โจมตีญี่ปุ่นได้ นอกจากนี้หากยิ่งวิเคราะห์ลงไปลึกขึ้น จะพบว่าอัตรากำไรขั้นต้น (ยอดขายลบด้วยต้นทุนการผลิต) ของบริษัทเหล็กเกาหลีใต้ POSCO นั้นมีระดับสูงกว่าบริษัทญี่ปุ่นมาต่อเนื่องประมาณ 10 ปี เช่นเดียวกันอุตสาหกรรมรถยนต์ ตั้งแต่ปี 2007 เป็นต้นมา ฮุนได มีอัตรากำไรขั้นต้นที่สูงกว่าค่ารถยนต์ของญี่ปุ่นมาตลอด

ประเด็นอยู่ที่ว่า มีหลายๆ ปัจจัยที่ทำให้บริษัทญี่ปุ่นต้องมีภาวะช่อนเร้นอยู่ ซึ่งยังมองไม่เห็นทางว่าญี่ปุ่นจะหาหนทางที่กำจัดภาวะเหล่านี้ เพื่อนำไปสู่การเพิ่มขึ้นของความสามารถในการแข่งขันในอนาคตอันใกล้

