

ชื่องานวิจัย การศึกษาเปรียบเทียบการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือของประเทศญี่ปุ่นและ
ประเทศเกาหลีใต้

ชื่อผู้วิจัย นางสาวกรัณหา เสรีชัยวัฒน์ **รหัสนักศึกษา** 05520465

อาจารย์ที่ปรึกษาหัวข้อ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อภิเศก ปั่นสุวรรณ

บทคัดย่อ

อุตสาหกรรมต่อเรือเป็นอุตสาหกรรมพื้นฐานที่มีมูลค่ามหาศาลและมีความสำคัญต่อความมั่นคงของประเทศและระบบการคมนาคมขนส่งสินค้า ซึ่งประเทศญี่ปุ่นและประเทศเกาหลีใต้มีความสามารถด้านการต่อเรือจนเป็นที่ยอมรับจากทั่วโลก จึงเป็นเรื่องที่น่าสนใจที่จะทำการศึกษาโดยในงานวิจัยชิ้นนี้ได้นำเสนอนโยบาย การดำเนินการ ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อที่ตั้งอุตสาหกรรม ลักษณะการกระจายตัวของอุตสาหกรรม โครงสร้างการผลิตรวมทั้งการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมต่อเรือในญี่ปุ่นและเกาหลีใต้ และจากการศึกษาครั้งนี้พบว่า ทั้งนโยบาย การดำเนินการ ปัจจัยที่ก่อให้เกิดและปัจจัยที่ก่อให้เกิดการขยายตัวของอุตสาหกรรมต่อเรือญี่ปุ่นและเกาหลีใต้มีลักษณะคล้ายกัน ในด้านของลักษณะการกระจายตัวของอุตสาหกรรมต่อเรือญี่ปุ่นส่วนมากจะอยู่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกตั้งแต่ทิศเหนือจรดทิศใต้ ส่วนอุตสาหกรรมต่อเรือในเกาหลีใต้จะอยู่บริเวณชายฝั่งทะเลทุกด้าน โดยเฉพาะด้านตะวันตกเฉียงเหนือ ตะวันออกเฉียงใต้ และทิศใต้ โดยส่วนมากอุตสาหกรรมเหล่านี้จะตั้งอยู่บริเวณใกล้เคียงกัน โดยคำนึงถึงที่ตั้งของอุตสาหกรรมเป็นหลักคือมีพื้นราบติดทะเลหรืออ่าว เป็นศูนย์กลางการคมนาคมและขนส่ง เป็นต้น นอกจากนี้ยังพบว่าอุตสาหกรรมต่อเรือเป็นอุตสาหกรรมที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา

คำสำคัญ อุตสาหกรรมต่อเรือ, นโยบายอุตสาหกรรมต่อเรือ, การดำเนินการอุตสาหกรรมต่อเรือ, ที่ตั้งอุตสาหกรรมต่อเรือ, เกาหลีใต้, ญี่ปุ่น

บทนำ

ในการค้าระหว่างประเทศนั้น อาจกล่าวได้ว่าระบบการขนส่งเป็นส่วนสำคัญส่วนหนึ่งที่รองรับและช่วยให้มีการเคลื่อนย้ายสินค้า แลกเปลี่ยนสินค้าประมาณร้อยละ 80 – 90 จะขนส่งโดยทางเรือเนื่องจากการขนส่งทางทะเลเป็นรูปแบบการขนส่งที่สามารถขนสินค้าในปริมาณมากในระยะทางไกล โดยมีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น (กมลชนก สุทธิวาทนฤพุดิ 2553 : 10) ดังนั้นอุตสาหกรรมต่อเรือจึงมีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งในการค้าระหว่างประเทศในฐานะที่เป็นอุตสาหกรรมพื้นฐานสำหรับเคลื่อนย้ายสินค้าในทุกอุตสาหกรรม โดยเฉพาะประเทศที่มีระบบเศรษฐกิจแบบเปิดที่ต้องติดต่อค้าขาย แลกเปลี่ยนสินค้ากับต่างประเทศ ดังนั้นจึงเป็นเรื่องที่น่าสนใจที่จะวิเคราะห์ถึงการเจริญเติบโตของตลาดทั้งสองประเทศระหว่างอุตสาหกรรมต่อเรือของประเทศญี่ปุ่นซึ่งเป็นประเทศที่มีบทบาทในตลาดโลกมาเป็นเวลานานและสามารถครอบครองส่วนแบ่งทางการตลาดได้ในระดับดีเมื่อเทียบกับประเทศที่เพิ่งเข้ามามีอำนาจในเวลาต่อมาอย่างเช่นประเทศเกาหลีใต้ซึ่งมีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วในการแข่งขันส่วนแบ่งทางการตลาดและกลายเป็นประเทศแนวหน้าในอุตสาหกรรมต่อเรือของโลกโดยครอบครองส่วนแบ่งในตลาดโลกมากกว่าร้อยละ 50 และสามารถนำข้อมูลที่ได้อมาเป็นบทเรียนและพัฒนาเพื่อวิเคราะห์และประยุกต์ใช้ให้เป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมต่อเรือของไทยในอนาคต

จากข้อความข้างต้นจะเห็นได้ว่าอุตสาหกรรมต่อเรือเป็นอุตสาหกรรมที่ทำรายได้มากและมีความสำคัญมากต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ อีกทั้งอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือประกอบด้วยธุรกิจหลายส่วนด้วยกัน ไม่ว่าจะเป็นผู้ประกอบการเดินเรือ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า อุตสาหกรรมต่อเรือ อุตสาหกรรมซ่อมเรือ รวมไปถึงอุตสาหกรรมที่เป็นส่วนสนับสนุนต่างๆและดังนั้นจึงเป็นเรื่องที่น่าสนใจที่จะศึกษาขยาย การดำเนินการ โครงสร้างการผลิต ปัจจัยที่มีผลต่อที่ตั้งอุตสาหกรรมตลอดจนวิวัฒนาการของอุตสาหกรรมต่อเรือในประเทศญี่ปุ่นและประเทศเกาหลีใต้เพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปใช้วิเคราะห์เพื่อเป็นบทเรียนในการพัฒนาและประยุกต์ใช้ให้เป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมต่อเรือไทยในอนาคต

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษานโยบายและการดำเนินการของอุตสาหกรรมต่อเรือในประเทศญี่ปุ่นและประเทศเกาหลีใต้
2. เพื่อศึกษาการกระจายตัวและปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อที่ตั้งอุตสาหกรรมต่อเรือในญี่ปุ่นและเกาหลีใต้
3. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบโครงสร้างการผลิตและการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมต่อเรือในญี่ปุ่นและเกาหลีใต้

ขอบเขตการศึกษา

ศึกษานโยบายการดำเนินการ โครงสร้างการผลิต การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการของอุตสาหกรรมต่อเรือประเทศญี่ปุ่นและประเทศเกาหลีใต้ช่วงปีค.ศ.1960 – ปัจจุบัน

วิธีการดำเนินการศึกษา

1. ศึกษานโยบายและการดำเนินงานของอุตสาหกรรมต่อเรือของประเทศญี่ปุ่นและเกาหลีใต้ในช่วงปีค.ศ. 1960 – ปัจจุบัน จากแหล่งข้อมูลทั้งทางกระทรวงคมนาคมของเกาหลีใต้และสมาคมผู้ต่อเรือญี่ปุ่น โดยเสนอข้อมูลเปรียบเทียบทั้งนโยบายและการดำเนินการของอุตสาหกรรมต่อเรือทั้งญี่ปุ่นและเกาหลีใต้
2. ศึกษาการกระจายตัวและปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อที่ตั้งอุตสาหกรรมต่อเรือของประเทศญี่ปุ่นและเกาหลีใต้จากรายชื่อและที่ตั้งของบริษัทต่อเรือในบริเวณต่างๆและนำเสนอในรูปแบบแผนที่
3. ศึกษาเปรียบเทียบโครงสร้างการผลิตและการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมต่อเรือของประเทศญี่ปุ่นและเกาหลีใต้จากสัดส่วนทางด้านการตลาดในอุตสาหกรรมต่อเรือของโลก

ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกที่ตั้งโรงงานมีอยู่มากมาย แต่มีเพียงไม่กี่ปัจจัยที่มีผลสำคัญต่อการตัดสินใจ เช่น ภูมิของโรงงานผลิตสินค้า ปัจจัยที่มีผลอย่างสำคัญต่อการเลือกที่ตั้งประกอบด้วยความพร้อมทางด้านพลังงาน เส้นทางการขนส่งและแหล่งวัตถุดิบ เช่น โรงงานอุตสาหกรรมเหล็กกล้าต้องอยู่ใกล้แหล่งพลังงานคือไฟฟ้า โรงงานปูนซีเมนต์ต้องอยู่ใกล้แหล่ง

วัตถุดิบ เป็นต้น นอกจากนี้เส้นทางการขนส่งทั้งทางน้ำ ทางบกและทางอากาศก็จะมีผลอย่างสำคัญต่อต้นทุนการผลิตและจำหน่าย ดังเช่นงานของ นโรตม์ ปาลกะวงศ์ ณ อยุธยา (2532) ที่กล่าวว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อที่ตั้งอุตสาหกรรมมีหลายปัจจัยดังนี้

1) วัตถุดิบ วัตถุดิบเป็นปัจจัยในกระบวนการผลิตอุตสาหกรรมทุกประเภท โดยทุกอุตสาหกรรมต้องการวัตถุดิบไปให้โรงงานเพื่อทำการผลิตสินค้า แต่ความต้องการวัตถุดิบจะแตกต่างกันไปตามประเภทและขนาดของอุตสาหกรรม ดังนั้นอิทธิพลของวัตถุดิบจึงมีผลต่อที่ตั้งอุตสาหกรรมนั้นๆ

2) การขนส่ง การที่วัตถุดิบจะถูกนำไปยังโรงงานและการที่สินค้าจากโรงงานจะถูกนำไปจำหน่ายที่ตลาดนั้นต้องการขนส่งที่ทำให้เกิดค่าขนส่ง ซึ่งขึ้นอยู่กับระยะทางจึงทำให้ราคาของวัตถุดิบ ราคาสินค้าและราคาปัจจัยต่างๆแตกต่างกันออกไป ดังนั้นที่ตั้งที่เหมาะสมที่สุดสำหรับที่ตั้งอุตสาหกรรมคือ ที่ตั้งที่มีค่าขนส่งรวมต่ำสุดที่เรียกว่า “ Optimum Location ”

3) แรงงาน แรงงานเป็นปัจจัยหรือตัวแปรที่สำคัญที่มีอิทธิพลต่อที่ตั้งอุตสาหกรรมเพราะถ้าหากลดต้นทุนด้านแรงงานได้มากก็จะสามารถชดเชยค่าใช้จ่ายที่จะต้องเสียไปกับการขนส่งได้มาก ดังนั้นอุตสาหกรรมจึงเลือกตั้งอยู่บริเวณแหล่งแรงงานราคาถูก

4) ตลาด อุตสาหกรรมจะตั้งอยู่ใกล้แหล่งตลาดเพราะสามารถช่วยลดค่าขนส่งวัตถุดิบและตลาดยังเป็นตัวแปรที่สำคัญเกี่ยวกับการเน่าเสียง่ายของสินค้า การสื่อสารและความสะดวกในด้านต่างๆ ดังนั้นตลาดจึงเป็นปัจจัยที่ดึงดูดให้อุตสาหกรรมไปตั้งอยู่บริเวณแหล่งตลาด

5) ทุน ทุนประกอบด้วยทุนแบบตัวเงินและทุนแบบคงที่คือ ที่ดิน เครื่องจักร ดึก อาคาร โรงงาน และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆทางกายภาพ ซึ่งตั้งอยู่ถาวรบนพื้นที่ โดยแหล่งเงินทุนนั้นสามารถแบ่งออกเป็น 2 แบบคือ ตลาดเงินซึ่งเป็นแหล่งเงินทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศ ส่วนตลาดทุนซึ่งเป็นแหล่งเงินทุนระยะยาวโดยจะอยู่ในรูปของหุ้นสามัญ หุ้นกู้หรือตลาดหลักทรัพย์

6) พลังงานและเชื้อเพลิง เป็นปัจจัยสำคัญของอุตสาหกรรมทุกประเภทเพราะต้องอาศัยพลังงานและเชื้อเพลิงในการปฏิบัติงานในเกือบทุกขั้นตอน ซึ่งต้นทุนการผลิตจะสูงหรือต่ำนั้นขึ้นอยู่กับปริมาณปริมาณการใช้พลังงานและเชื้อเพลิง โดยปัจจุบันพลังงานและเชื้อเพลิงที่สำคัญคือไฟฟ้า

7) ผู้ประกอบการ ในอุตสาหกรรมหรือธุรกิจขนาดใหญ่มักจะบริหารกิจการแบบคณะกรรมการ ซึ่งทำหน้าที่ในการตัดสินใจและบริหารกิจการของอุตสาหกรรม ดังนั้นผู้บริหารที่มีความสามารถจึงมีส่วนสำคัญที่จะนำพาอุตสาหกรรมไปสู่ความสำเร็จ

8) ปัจจัยการเกาะกลุ่มและการรวมตัวกัน การเกาะกลุ่มและการรวมตัวกันก่อให้เกิดการประหยัดจากขนาดเนื่องจากมีแหล่งวัตถุดิบที่สำคัญของอุตสาหกรรมหรือธุรกิจจะอยู่ในเฉพาะที่หรือบางแหล่งเท่านั้น ซึ่งเป็นเพราะที่ตั้งแห่งนั้นเป็นจุดศูนย์กลางรวม จุดถ่ายสินค้าบนเครือข่ายการขนส่ง ซึ่งอาจเป็นที่ตั้งของแหล่งแรงงานราคาถูกหรือเป็นศูนย์กลางของตลาดขนาดใหญ่ ดังนั้นการเกาะกลุ่มและการรวมตัวกันจะช่วยประหยัดและลดต้นทุนการผลิตได้ทำให้เกิดข้อได้เปรียบคู่แข่งซึ่งมีอุตสาหกรรมอยู่บริเวณอื่น ดังนั้นการเกาะกลุ่มและการรวมตัวกันจึงมีผลต่อการตัดสินใจเลือกที่ตั้งของอุตสาหกรรมมาก

9) โครงสร้างพื้นฐาน โครงสร้างพื้นฐานอาจอยู่ในรูปของสิ่งก่อสร้าง อาคาร ระบบเครือข่ายหรืออยู่ในรูปของระบบองค์กรหรือสถาบัน ส่วนโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพยังครอบคลุมถึงสาธารณูปการและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น สวนสาธารณะ โรงเรียน โรงพยาบาล อาคารประชุม เป็นต้น โครงสร้างพื้นฐานเหล่านี้สร้างขึ้นเพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจโดยเฉพาะภาคการผลิตในระบบเศรษฐกิจอุตสาหกรรมโดยรวม ดังนั้นโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพที่เพียงพอจึงสามารถดึงดูดการเข้าไปตั้งและลงทุนของอุตสาหกรรมเป็นอย่างมาก

10) นโยบายของรัฐบาล นโยบายที่เห็นได้ชัดเจนของรัฐบาลคือ นโยบายที่สั่งการจากบนสู่ล่างเพื่อกระตุ้นให้เกิดการขยายตัวของอุตสาหกรรมในภูมิภาคต่างๆตามที่ระบุไว้ โดยให้สิ่งจูงใจหรือเงินอุดหนุน นอกจากนี้ นโยบายของรัฐบาลยังก่อให้เกิดผลทางพื้นที่โดยนัยอีกด้วย เช่น นโยบายการค้า นโยบายด้านภาษี นโยบายทางการทหาร ซึ่งจะมีผลต่อการตัดสินใจเลือกที่ตั้งอุตสาหกรรม

ผลการศึกษา

1. นโยบายและการดำเนินการของอุตสาหกรรมต่อเรือในประเทศญี่ปุ่นและประเทศเกาหลีใต้

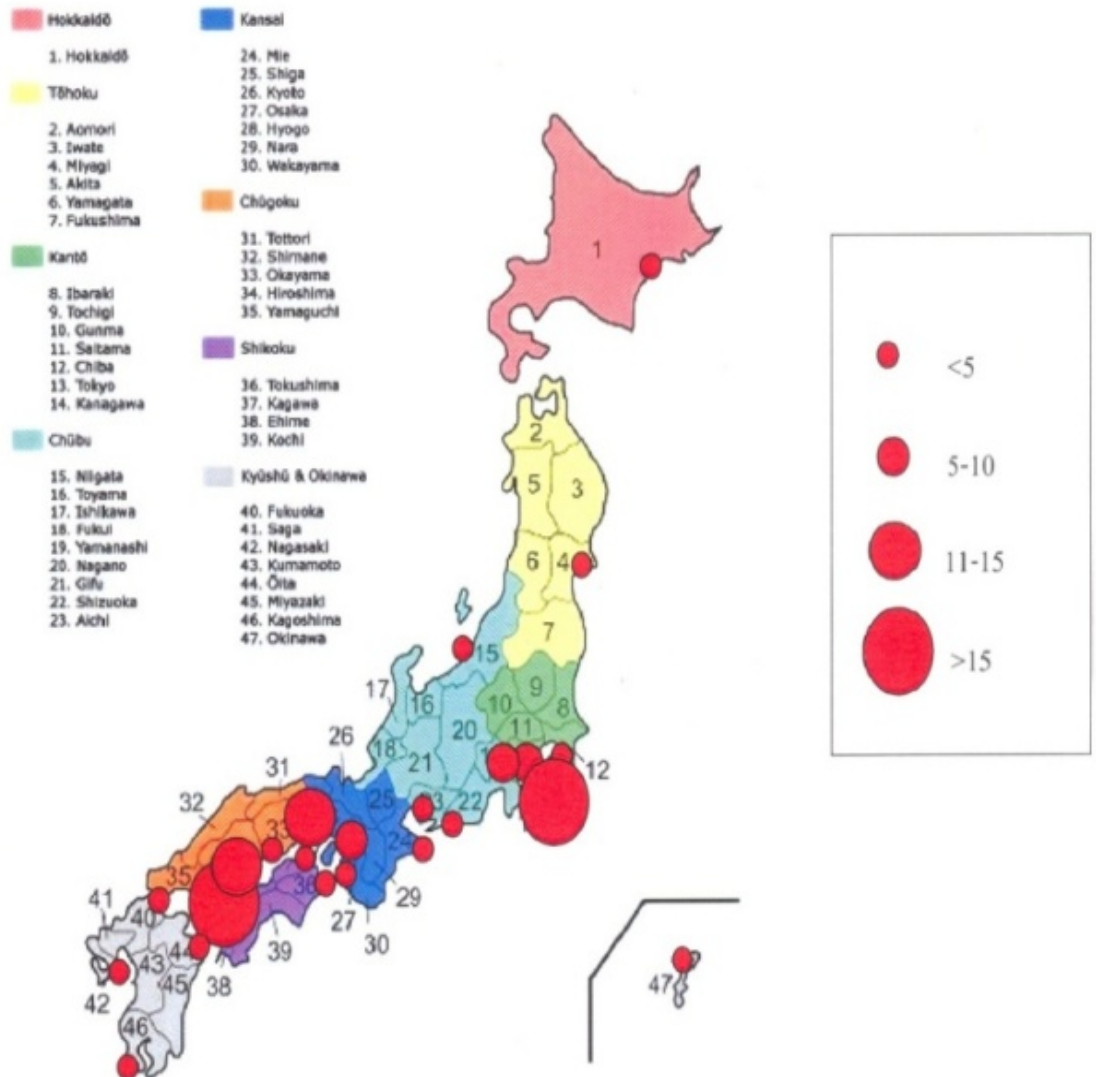
หลังจากญี่ปุ่นเริ่มพัฒนาประเทศสู่ประเทศอุตสาหกรรมและต้องการสร้างอาณานิคม อุตสาหกรรมต่อเรือประเทศญี่ปุ่นได้เริ่มพัฒนาโดยเริ่มจาก Mitsubishi Heavy Industries ที่ได้รับสัมปทานเข้าต่อเรือจากรัฐเป็นบริษัทแรก ต่อมาญี่ปุ่นก็พัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรืออย่างจริงจังในปี

ค.ศ.1960 โดยการสนับสนุนจากรัฐบาล การออกกฎหมายส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมต่อเรือ ความช่วยเหลือทั้งทางด้านเงินทุนและเทคโนโลยีจากอเมริกา ต่อมา 20 ปีในทศวรรษที่ 1980 ญี่ปุ่น กลายเป็นประเทศที่ต่อเรือมากที่สุดในโลกโดยถือครองส่วนแบ่งในตลาดกว่าร้อยละ 40 ตรงกันข้าม หลังจากประเทศเกาหลีใต้ได้เริ่มพัฒนาประเทศสู่ประเทศอุตสาหกรรม เกาหลีก็เริ่มพัฒนา อุตสาหกรรมต่อเรืออย่างจริงจังที่ในช่วงทศวรรษ 1980 โดยการสนับสนุนจากรัฐบาลทั้งด้านเงินทุน และเทคโนโลยี อุตสาหกรรมต่อเรือเกาหลีใต้เติบโตและพัฒนาเรื่อยมาจนทศวรรษที่ 2000 เกาหลี กลายเป็นประเทศที่ต่อเรือมากที่สุดในโลกโดยถือครองส่วนแบ่งในตลาดกว่าร้อยละ 40 แทนญี่ปุ่น เนื่องจากปัจจัยต่าง ๆ เช่น ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ ค่าเงินเยนแข็งตัว การสูญเสียอำนาจทางการต่อเรือ เหตุการณ์แผ่นดินไหวของญี่ปุ่น เป็นต้น ซึ่งปัจจัยที่สนับสนุนการเกิดอุตสาหกรรมในญี่ปุ่นและ เกาหลีใต้คือ การพัฒนาอุตสาหกรรมภายในประเทศ และปัจจัยที่สนับสนุนการขยายตัวทั้งในญี่ปุ่น และเกาหลีคือการสนับสนุนจากรัฐบาล

2. การกระจายตัวและปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อที่ตั้งอุตสาหกรรมต่อเรือในญี่ปุ่นและเกาหลีใต้

เนื่องจากญี่ปุ่นมีลักษณะเป็นเกาะและเกาหลีใต้เองก็มีทะเลล้อมรอบจึงทำให้การกระจายตัว ของอุตสาหกรรมต่อเรือในญี่ปุ่นกระจายอยู่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกเป็นหลักตั้งแต่บริเวณที่ราบคันโตและอ่าวโตเกียวลงมาจรดทิศใต้จรดทิศใต้ฝั่งตะวันออก โดยพบมากที่สุดคือเมืองโตเกียว 71 บริษัท,เมืองเอฮิเมะ 47 บริษัทและเมืองอิโรชิม่า 6 บริษัทจากทั้งหมด 200 บริษัท (ข้อมูลปีค.ศ. 2010) ดังภาพ

Regions and Prefectures of Japan



ภาพที่ 1 การกระจายตัวของบริษัทต่อเรือในประเทศญี่ปุ่น

ที่มา : [http://shizuokagourmet.com\(2555\)](http://shizuokagourmet.com(2555))

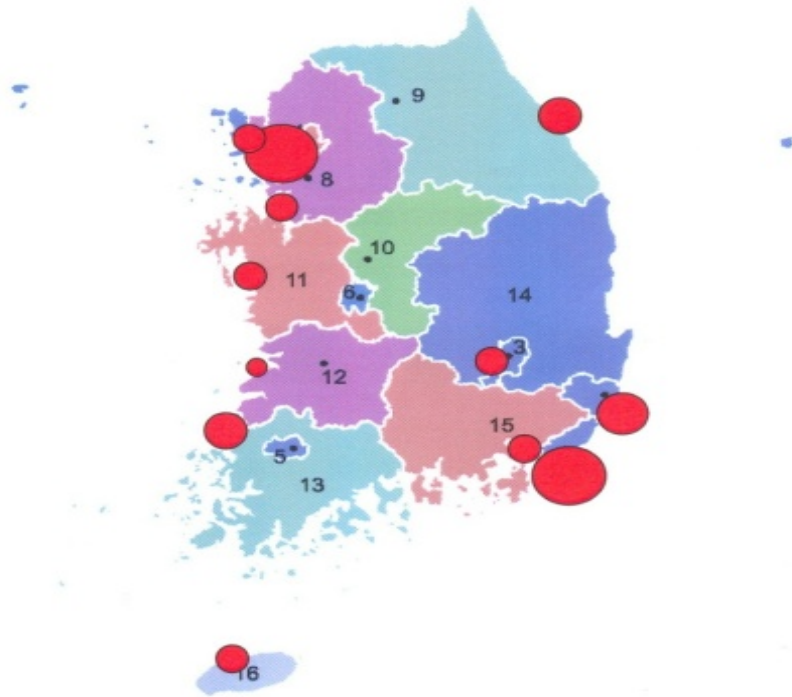


ภาพที่ 2 ลักษณะภูมิประเทศญี่ปุ่น

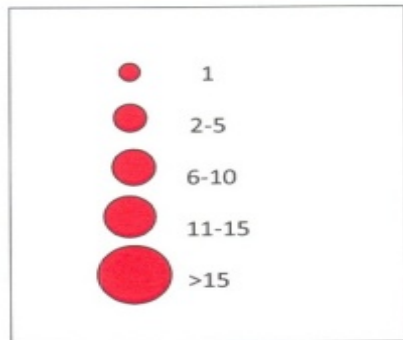
ที่มา : <http://www.freeworldmaps.net> (2555)

ส่วนในเกาหลีใต้อุตสาหกรรมต่อเรือจะกระจายอยู่บริเวณชายฝั่งทะเลบริเวณตะวันตกเฉียงเหนือ ตะวันตกเฉียงใต้ ตะวันออกเฉียงใต้และทิศใต้ โดยบริเวณที่พบอุตสาหกรรมต่อเรือมากที่สุดคือ เมืองโซล 79 บริษัท,เมืองปูซาน 68 บริษัทและเมืองอูลซาน 13 บริษัทจากทั้งหมด 191 บริษัท

(ข้อมูลปีค.ศ.2010) ดังภาพ



- | | |
|------------|--------------------|
| 1. Seoul | 9.Kangwon |
| 2. Busan | 10.Gyeongsangbuk |
| 3.Daegu | 11. Gyeongsangnam |
| 4.Incheon | 12.Jeollanam |
| 5.Gwangju | 13. Jeollabuk |
| 6.Daejeon | 14. Chungcheongbuk |
| 7.Ulsan | 15.Chungcheongnam |
| 8.Gyeonggi | 16.Jeju |



ภาพที่ 3 การกระจายตัวของบริษัทต่อเรือในประเทศเกาหลีใต้

ที่มา : <http://mapsof.net> (2555)



ภาพที่ 3 ลักษณะภูมิประเทศเกาะหลีใต้

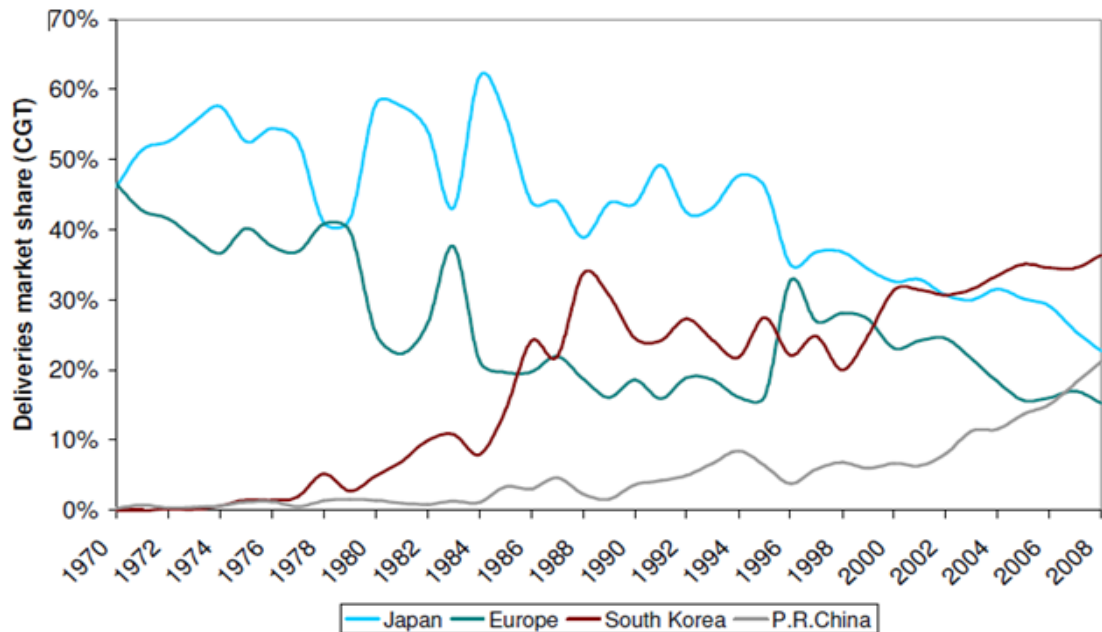
ที่มา : <http://maps.aridocean.com> (2555)

ส่วนปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อที่ตั้งอุตสาหกรรมต่อเรือในญี่ปุ่นและเกาะหลีใต้ปัจจัยเหมือนกันคือ บริเวณที่ตั้งส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ราบติดทะเล มีลักษณะเป็นอ่าว มีร่องน้ำลึก มีท่าเรือน้ำลึกและอยู่ใกล้เคียงกับอุตสาหกรรมต้นน้ำต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมต่อเรือ

3. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบโครงสร้างการผลิตและการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมต่อเรือในญี่ปุ่นและ เกาะหลีใต้

การเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมต่อเรือในญี่ปุ่นเกิดขึ้นตั้งแต่ทศวรรษที่ 1960 และได้พัฒนากลายเป็นประเทศที่ต่อเรือมากที่สุดในโลกในช่วงปีค.ศ. 1970 - 1985 ต่อมาปลายปีค.ศ. 1980 ญี่ปุ่นเริ่มสูญเสียอำนาจโดยวัดจากการถือครองส่วนแบ่งในตลาดของการส่งออกเรือที่มีปริมาณลดลงเนื่องจากภาวะเศรษฐกิจตกต่ำและส่งผลกระทบต่อเนื่องมาจนถึงทศวรรษที่ 1990 ที่เกิดเหตุการณ์แผ่นดินไหวครั้งใหญ่จึงส่งผลให้ญี่ปุ่นสูญเสียอำนาจของการครองความเป็นเจ้าทางด้านเรือให้แก่เกาหลี ซึ่งการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมต่อเรือในเกาะหลีใต้เริ่มพัฒนาในช่วงทศวรรษที่ 1970 เรื่อยมา และเติบโตมากช่วงปลายปีค.ศ. 1980 ที่เกาหลีเองมีส่วนแบ่งในตลาดเกือบเท่าญี่ปุ่น ซึ่งช่วงนั้นเป็นช่วงที่ญี่ปุ่นประสบกับภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ และอุตสาหกรรมต่อเรือเกาะหลีใต้พัฒนา

เรื่อยมาเป็นอันดับที่ 2 จนทศวรรษที่ 2000 เกาหลีใต้แซงหน้าญี่ปุ่นกลายเป็นประเทศที่ต่อเรือมากที่สุดในโลกโดยการครองส่วนแบ่งมากเป็นอันดับที่ 1 ส่วนญี่ปุ่นอยู่ในอันดับที่ 2 ดังภาพ



ภาพที่ 5 ส่วนแบ่งตลาดของอุตสาหกรรมต่อเรือตั้งแต่ปีค.ศ. 1970 - 2008

ที่มา : <http://ec.europa.eu> (2555)

อภิปรายผลการศึกษา

เนื่องจากอุตสาหกรรมต่อเรือเป็นอุตสาหกรรมพื้นฐานสำคัญของอุตสาหกรรมบริการขนส่งและระบบโลจิสติกของประเทศและมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจในด้านการจ้างงาน ด้วยเหตุนี้จึงทำให้อุตสาหกรรมต่อเรือเป็นอุตสาหกรรมที่มีการแข่งขันและการลงทุนสูง อุตสาหกรรมต่อเรือควรคำนึงถึงด้านแหล่งที่ตั้งของอุตสาหกรรมและการบริหารจัดการ ซึ่งสอดคล้องกับปัจจัยที่มีผลต่อที่ตั้งอุตสาหกรรมของนโรตม์ ปาลกะวงศ์ ณ อยุธยา ที่กล่าวว่า ปัจจัยที่อิทธิพลต่อที่ตั้งอุตสาหกรรมมีวัตถุประสงค์ การขนส่ง แรงงาน ตลาด ทูน พลังงานและเชื้อเพลิง ผู้ประกอบการ ปัจจัยการเกาะกลุ่มและการรวมตัวกัน โครงสร้างพื้นฐานและนโยบายของรัฐบาล นอกจากนั้นยังพบว่า อุตสาหกรรมส่วนมากจะตั้งอยู่บริเวณใกล้เคียงกัน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของชนินทร์ มีโกตี (2554) ที่กล่าวว่า การรวมตัวกันทางอุตสาหกรรมในเขตบริเวณใกล้เคียงกันที่มีความเชื่อมโยงกัน

ตั้งแต่อุตสาหกรรมต้นน้ำจนถึงอุตสาหกรรมปลายน้ำก่อให้เกิดการประหยัดจากขนาด โดยลักษณะการรวมตัวของอุตสาหกรรมแบบนี้เรียกว่า เขตอุตสาหกรรม (Industries Externalities)

สรุปผลการศึกษา

อุตสาหกรรมต่อเรือของประเทศญี่ปุ่นและประเทศเกาหลีส่วนใหญ่เริ่มจากการที่พัฒนาประเทศเข้าสู่ประเทศอุตสาหกรรมแต่ญี่ปุ่นได้เริ่มพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือก่อนเกาหลีในช่วงทศวรรษ 1960 ในขณะที่อีก 20 ปีต่อมาเกาหลีเริ่มพัฒนาประเทศเข้าสู่ประเทศอุตสาหกรรมหลังจากทศวรรษ 1980 เป็นต้นมาเกาหลีก็เริ่มพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือขึ้น ซึ่งการขยายตัวของอุตสาหกรรมต่อเรือในญี่ปุ่นและเกาหลีเกิดจากการสนับสนุนจากรัฐบาล ปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกต่าง ๆ ทางด้านของปัจจัยที่ตั้งอุตสาหกรรมนั้นก็เป็ปัจจัยสำคัญเพราะส่วนมากอุตสาหกรรมต่อเรือจะกระจายอยู่บริเวณพื้นที่ราบ มีพื้นที่ติดทะเลหรืออ่าว มีร่อนน้ำลึก มีท่าเรือน้ำลึก เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจหรืออยู่ใกล้เคียงกันกับอุตสาหกรรมต้นน้ำที่เกี่ยวข้องซึ่งถือเป็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญของอุตสาหกรรมต่อเรือ จากอดีตจนถึงปัจจุบันอุตสาหกรรมต่อเรือมีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาโดยญี่ปุ่นได้พัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือขึ้นก่อนเกาหลีในทศวรรษที่ 1960 และหลังจากนั้นญี่ปุ่นกลายเป็นประเทศที่ต่อเรือมากที่สุดในโลก ในขณะที่ 20 ปีต่อมาเกาหลีเพิ่งเริ่มพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและกลายเป็นประเทศที่ต่อเรือมากที่สุดในโลกแซงหน้าญี่ปุ่นตั้งแต่ทศวรรษที่ 2000 เป็นต้นมา

ข้อเสนอแนะ

ปัจจุบันนับเป็นยุคทองของอุตสาหกรรมต่อเรือเนื่องจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก และสำหรับประเทศที่คาดว่าจะเป็ประเทศมหาอำนาจในอุตสาหกรรมต่อเรือในอนาคตคือ จีน ซึ่งปัจจุบันเป็นประเทศต่อเรือใหญ่เป็นอันดับ 3 ของโลกรองจากเกาหลีใต้และญี่ปุ่น แต่อนาคตมีการคาดหมายว่าจีนอาจจะแซงหน้าเกาหลีใต้และญี่ปุ่นและกลายเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมต่อเรือของโลก ดังนั้นจึงเป็นเรื่องที่น่าสนใจหากจะศึกษาในเรื่องอุตสาหกรรมต่อเรือของจีนในอนาคต อีกทั้งอุตสาหกรรมต่อเรือเป็นอุตสาหกรรมที่มีมูลค่ามหาศาลที่ต้องได้รับการสนับสนุนอย่างจริงจังของภาครัฐ มีนโยบาย การดำเนินการและและกลยุทธ์ช่วงชิงการแข่งขันที่ดี ประเทศไทยเช่นกันถ้าหากมีการบริหาร การจัดการที่ดี วิทยาลัยที่กว้างไกลของผู้บริหารทั้งภาครัฐและเอกชนและ

สามารถรักษาความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ที่มีอยู่ได้ก็จะอาจจะนำพาให้อุตสาหกรรมต่อเรือของไทย
พัฒนาต่อไปในอนาคต

บรรณานุกรม

สื่อสิ่งพิมพ์

กมลชนก สุทธิวาทีนฤพุฒิ.(2552).ความรู้เรื่องท่าเรือ.กรุงเทพฯ:ท้อป.

ชนินทร์ มีโกศล.(2554).เศรษฐศาสตร์อุตสาหกรรม.กรุงเทพฯ:สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

นโรดม ปาลกะวงษ์ ณ อยุธยา.(2532).ภูมิศาสตร์อุตสาหกรรม.กรุงเทพฯ:โรงพิมพ์ใจทอง.

ยุทธศักดิ์ คณาสวัสดิ์.(2548).“ญี่ปุ่นกว่าจะเป็น1ในอุตสาหกรรมต่อเรือ.”วารสารส่งเสริมการลงทุน

16,2(กุมภาพันธ์):20-26.

สื่ออิเล็กทรอนิกส์

การกระจายตัวของบริษัทต่อเรือในประเทศญี่ปุ่นใต้ [Online],เข้าถึงเมื่อ 19 ธันวาคม 2555, เข้าถึง

จาก <http://shizuokagourmet.com/2010/05>

ประเทศญี่ปุ่น [Online],เข้าถึงเมื่อ 19 ธันวาคม 2555, เข้าถึงจาก <http://www.freeworldmaps.net/>

[asia/japan/index.html](http://www.freeworldmaps.net/asia/japan/index.html)

ท่าเรือนำลิกประเทศญี่ปุ่น [Online],เข้าถึงเมื่อ 19 ธันวาคม 2555, เข้าถึงจาก [http://www.h-](http://www.h-cshipping.com/services.html)

[cshipping.com/services.html](http://www.h-cshipping.com/services.html)

รายชื่อบริษัทต่อเรือในประเทศญี่ปุ่นปีค.ศ. 2010 [Online],เข้าถึงเมื่อ 2 ธันวาคม 2555, เข้าถึงจาก

<http://www.altiusdirectory.com/Travel/list-of-shipping-companies-japan.html>

การกระจายตัวของบริษัทต่อเรือในประเทศเกาหลีใต้ [Online],เข้าถึงเมื่อ 19 ธันวาคม 2555, เข้าถึง

จาก <http://mapsof.net/map/provinces-of-south-korea>

ลักษณะภูมิประเทศเกาหลีใต้ [Online],เข้าถึงเมื่อ 19 ธันวาคม 2555, เข้าถึงจาก [http://maps.arido](http://maps.aridocean.com/maps_of_southkorea_en.php)

[cean.com/maps_of_southkorea_en.php](http://maps.aridocean.com/maps_of_southkorea_en.php)

ท่าเรือนำลิกประเทศเกาหลีใต้ [Online],เข้าถึงเมื่อ 19 ธันวาคม 2555, เข้าถึงจาก

http://www.ark.co.kr/information/asia/korea/Port-Asia-Unit-KoreaSouth_Inchon.htm

รายชื่อบริษัทต่อเรือในประเทศเกาหลีใต้ปีค.ศ. 2010 [Online], เข้าถึงเมื่อ 2 ธันวาคม 2555, เข้าถึง

จาก <http://www.altiusdirectory.com/Travel/list-of-shipping-companies-south-korea.html>

ส่วนแบ่งตลาดของอุตสาหกรรมต่อเรือตั้งแต่ปีค.ศ. 1970 – 2008 [Online], เข้าถึงเมื่อ 2 ธันวาคม

2555, เข้าถึงจาก http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/maritime/files/fn97616_ecorys_final_report_on_shipbuilding_competitiveness_en.pdf

ภาคผนวก

ตารางที่ 1 พัฒนาการต่อเรือของประเทศญี่ปุ่นตั้งแต่อดีต – ปัจจุบัน

ค.ศ.	เหตุการณ์สำคัญ
อดีต – 1960	เดิมอุตสาหกรรมเรือเป็นของรัฐบาลและรัฐบาลได้ออกกฎหมายส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมต่อเรือโดยสนับสนุนการต่อเรือที่มีขนาดใหญ่กว่า 700 ตันกรอส และยังให้สัมปทานแก่บริษัท Mitsubishi ซึ่งตอนนั้นถือเป็นอันดับ 1 ของญี่ปุ่นในการต่อเรือแบบเครื่องจักรไอน้ำ ญี่ปุ่นได้ขยายการต่อเรือมากขึ้นเพื่อให้ทัดเทียมกับตะวันตก จนเมื่อเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 เมื่อญี่ปุ่นแพ้สงครามทำให้อุตสาหกรรมต่อเรือต้องชะงักลง ญี่ปุ่นถูกควบคุมจาก SCAP (ศูนย์บัญชาการสูงสุดของฝ่ายพันธมิตร) โดยห้ามไม่ให้ต่อเรือเพื่อเดินทางไปต่างประเทศ เนื่องจากอยู่ภายใต้การควบคุมของอเมริกา
1960 – 1970	อเมริกาสั่งให้บริษัทต่อเรือขนาดใหญ่ของญี่ปุ่นแบ่งออกเป็น 3 บริษัทย่อยโดยห้ามไม่ให้มีการต่อเรือเค็ดขาด แต่พอเกิดสงครามเกาหลีอเมริกาเองก็ได้จ้างต่อเรือจากญี่ปุ่นจำนวนมากเพื่อไปใช้ในสงคราม ซึ่งก็เป็นผลทำให้ญี่ปุ่นเลียนแบบเทคโนโลยีและเครื่องจักรต่างๆ ของอเมริกามาคิดแปลงและพัฒนาเพื่อใช้ในการต่อเรือ จนอุตสาหกรรมต่อเรือของญี่ปุ่นได้ถูกฟื้นฟูและพัฒนาขึ้น และมีนโยบายยกเลิกการต่อเรือเพื่อเดินทางไปต่างประเทศ และรัฐบาลมีนโยบายให้เงินอุดหนุนค่าดอกเบี้ยตาม “ กฎหมายว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนค่าดอกเบี้ยแก่เงินเพื่อการต่อเรือที่ใช้เดินทางในต่างประเทศ ” เพื่อสนับสนุนการต่อเรือ จนญี่ปุ่นได้ก้าวขึ้นเป็นประเทศที่ต่อเรือมากเป็นอันดับ 1 ของโลกโดยจำนวนเรือทั้งหมด 2 ใน 3 เป็นเรือที่ต่อขึ้นในญี่ปุ่น
1970 – 1980	หลังจากการถูกควบคุมจากอเมริกา ทั้ง 3 บริษัทก็ได้กลับมารวมตัวกันอีกครั้งภายใต้บริษัท Mitsubishi Heavy Industries รัฐบาลได้เสนอแผนพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือ 5 ปีทำให้ปริมาณการต่อเรือเพิ่มขึ้นจาก 50,000 ตันกรอส เป็น 161,000 ตันกรอส
1980 – 1990	ส่วนแบ่งในตลาดโลกลดลงเหลือเพียงร้อยละ 50 เนื่องจากขาดแคลนบุคลากรผู้เชี่ยวชาญและแรงงานจำนวนมากในช่วงปลายศตวรรษ

ค.ศ.	เหตุการณ์สำคัญ
1990 – 2000	เศรษฐกิจภายในประเทศเริ่มตกต่ำ และยังมีจำกัดเรือที่ต่ำกว่ามาตรฐานของ IMO (เรือที่มีตัวเรือและชิ้นส่วนที่ไม่สอดคล้องกับกฎระเบียบด้านความปลอดภัยสากล) จึงทำให้ส่วนแบ่งในตลาดโลกของญี่ปุ่นลดลงเหลือเพียงร้อยละ 38 ทางรัฐบาลเองจึงต้องมีการปรับมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้แข่งขันกับคู่แข่งได้เช่น การปฏิรูปทางโครงสร้างอุตสาหกรรม เช่น ลดจำนวนแรงงาน ปรับปรุงประสิทธิภาพ ปรับโครงสร้างภายใน เช่น มิตซูบิชิได้หันมาต่อเรือชนิดพิเศษแทน เช่น เรือเดินสมุทร, บริษัท NYK หันไปสั่งเรือคอนเทนเนอร์จาก Samsung Heavy Industries, บริษัท Mitsui O.S.K. Lines สั่งต่อเรือบรรทุกก๊าซปิโตรเลียมเหลวจาก Hundai Heavy Industries แทน, คณะที่ปรึกษาของกระทรวงการขนส่งของญี่ปุ่นเสนอให้บริษัทต่อเรือขนาดใหญ่ 7 บริษัทเข้ารวมกันเพื่อลดการประหยัดจากขนาด
2000 – ปัจจุบัน	จากการแข่งขันที่สูงขึ้นทำให้ส่วนแบ่งในตลาดโลกของญี่ปุ่นเหลือเพียงร้อยละ 20 เท่านั้น และบริษัทต่อเรือหลายบริษัทต้องปรับตัวตามเช่น บริษัท HHK ซึ่งถือเป็นบริษัทต่อเรืออันดับ 6 ของโลก ได้ควบกิจการร่วมกับบริษัท Hitachi Zosen ซึ่งถือเป็นบริษัทต่อเรืออันดับ 3 ของโลก อีกทั้งรัฐบาลยังมีนโยบายและความร่วมมือด้านการค้าทางทะเลและอุตสาหกรรมระหว่างประเทศ และมีการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมต่อเรือโดยพัฒนาการวิจัยเฉพาะเรือที่ใช้เทคโนโลยีสูง เช่น Techno super line และ Super –Eco ship

ที่มา : จากการจัดทำของผู้วิจัย (2555)

ตารางที่ 2 พัฒนาการต่อเรือของประเทศเกาหลีใต้ตั้งแต่อดีต – ปัจจุบัน

ค.ศ.	เหตุการณ์สำคัญ
อดีต – 1980	อุตสาหกรรมต่อเรือได้เริ่มพัฒนาอย่างจริงจังในปีค.ศ. 1967 โดยรัฐบาลได้ออกกฎหมายเพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมต่อเรือ และมีนโยบายพัฒนาอุตสาหกรรมในลักษณะของคลัสเตอร์ในบริเวณเมืองอูลซาน มีการก่อตั้งบริษัท Hundai Heavy Industries จนกลายเป็นบริษัทต่อเรืออันดับ 1 ของเกาหลี

ค.ศ.	เหตุการณ์สำคัญ
	<p>เกาหลีมีกำลังการผลิตเรือมากขึ้น โดยมีส่วนแบ่งในตลาดโลกมากกว่าร้อยละ 20 ทำให้เกาหลีครองอันดับ 2 ในการต่อเรือ โดยดูจากจำนวนการต่อเรือที่เพิ่มจาก 11 ลำต้นเป็น 470 ลำต้นกรอส ซึ่งรองจากญี่ปุ่นที่เป็นอันดับ 1 ของโลก ส่วนจำนวนการสั่งต่อเรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 130 ซึ่งนับรวมกว่า 20,000 ลำดอลลาร์สหรัฐ ในด้านของเอกชนเองก็ดีร่วมทุนกันเพื่อสร้างเชือกกันคลื่น 2 แห่งความยาวกว่า 1,704 เมตร และสร้างท่าเรืออินซอนเป็นท่าเรือคอนเทนเนอร์แห่งแรกของเกาหลี ส่วนด้านรัฐบาลนั้นก็ได้รับเงินสนับสนุนจากธนาคารโลกกว่า 141 ล้านดอลลาร์สหรัฐเพื่อสร้างท่าเทียบเรือ 3 ท่าที่มีความทันสมัยความยาวกว่า 780 เมตร</p>
1990 – 2000	<p>เป็นยุคทองของอุตสาหกรรมต่อเรือในประเทศเกาหลี บริษัท Hyundai Heavy Industries ได้กลายเป็นบริษัทต่อเรืออันดับ 1 ของโลกในปีค.ศ. 1997 ส่วนบริษัท Daewoo Heavy Industries และ Samsung Heavy Industries เป็นอันดับ 2 และ 3 ตามลำดับ โดย 3 บริษัทรวมกันเกาหลีมีส่วนแบ่งในตลาดโลกกว่าร้อยละ 40 ซึ่งมากกว่า 12 ประเทศในยุโรปรวมกัน ทำให้จำนวนแรงงานในภาคอุตสาหกรรมต่อเรือเพิ่มขึ้นถึง 50,000 คน ซึ่งรัฐบาลก็ได้เร่งสนับสนุนด้านต่างๆ เช่น มาตรการผ่อนปรนกฎระเบียบของรัฐบาลขีดความสามารถด้านการ</p> <p>ต่อเรือขยายจาก 6.5 ลำต้นกรอสในปีค.ศ. 1995 เพิ่มเป็น 7.5-8.5 ลำต้นกรอสในปีค.ศ. 1997, เสนองงบประมาณกว่า 335 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพื่อสร้างเชือกกันบริเวณชายฝั่งทะเลและขุดลอกเพื่อสร้างท่าเรือใหม่ เช่น ท่าเรือกวางยาง นอกจากนี้ยังเปิดให้เอกชนสามารถเข้าไปลงทุนกว่าร้อยละ 60</p>
2000 – ปัจจุบัน	<p>อุตสาหกรรมต่อเรือได้ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง เกาหลีเองก็ได้ใช้เทคโนโลยีเพิ่มขึ้นในการผลิต เช่น ต่อเรือที่สามารถตัดฝ่าคลื่นน้ำแข็งได้ ส่วนรัฐบาลได้มีแผนการพัฒนาท่าเรืออย่างต่อเนื่องใน Seoul, Busan และ Incheon รวมกว่า 8 แห่ง โดยเฉพาะที่ Busan ที่ต้องการพัฒนาให้เป็นแหล่งศูนย์กลางการขนส่งของเอเชียตะวันออกโดยใช้งบประมาณกว่า 38,900 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และยังมีกรขยายฐานการผลิตออกไปยังประเทศจีนเพื่อลดต้นทุนการผลิต</p>

ที่มา : จากการจัดทำของผู้วิจัย (2555)

ตารางที่ 3 รายชื่อบริษัทต่อเรือในประเทศญี่ปุ่นปีค.ศ. 2010

อันดับ	จังหวัด (Province)	สถานที่ (Port)	จำนวน (Number)	ทั้งหมด (Total)
1	Tokyo	Tokyo	71	71
2	Ehime	Imabari	34	47
		matsuyama	5	
		Yawatahana	3	
		Seiyo	3	
		Shikokuchuo	1	
		Niihama	1	
3	Hiroshima	Kure	6	16
		Onomichi	4	
		Fukuyama	2	
		Higushihiroshima	2	
		Osakamijima,Toyota-gun	1	
		Hiroshima	1	
4	Hyogo	Kobe	9	12
		Akashi	1	
		Nishinomiya	1	
		Koka-gun	1	
5	Osaka	Osaka-fu	9	10
		chuoh-ku		
6	Kanagawa	Yokohama	5	5
6	Yamaguchi	Shimonoseki	3	5
		Ube	1	
		Kaminoseki,Kumage-gun	1	
7	Kagoshima	Kagoshima	4	4
7	Kagawa	Takamatsu	3	4
		Tonosho-sho,Shozu-gun	1	
7	Oita	Saiki	2	4
		Oita	1	

อันดับ	จังหวัด (Province)	สถานที่ (Port)	จำนวน (Number)	ทั้งหมด (Total)
		Kamae, Minami Amabe-gun	1	
8	Fukuoka	Kitakyush	2	3
		Fukuoka	1	
9	Hokaido	Hokaido	2	2
9	Nagasaki	Nagasaki	2	2
9	Okinawa	Naha	2	2
9	Shizuoka	Shizuoka	2	2
9	Wakayama	Wakayama	1	2
		Yuasa, Arida-gun	1	
9	Tokushima	Tokushima	1	2
		Anan	1	
9	Mie	Ise	1	2
		Toba	1	1
10	Okayama	Kasaoka	1	1
10	Aichi	Nagoya	1	1
10	Miyagi	Shiogama	1	1
10	chiba	chiba	1	1
10	Niigata	Niigata	1	1
				200

ที่มา : จากการจัดทำของผู้วิจัย (2555) โดยใช้ข้อมูลจาก www.altiusdirectory.com (2012)

ตารางที่ 4 รายชื่อบริษัทต่อเรือในประเทศเกาหลีใต้ปีค.ศ. 2010

อันดับ	จังหวัด (Province)	สถานที่ (Port)	จำนวน (Number)	ทั้งหมด (Total)
1	Seoul	Seoul	79	79
2	Busan	Busan	61	68
		Geoje	2	
		Sasang-gu	2	
		Tongyeong	2	

อันดับ	จังหวัด (Province)	สถานที่ (Port)	จำนวน (Number)	ทั้งหมด (Total)
		Suyong-gu	1	
3	Ulsan	Ulsan	13	13
4	Jeollanam	Yeosu	2	6
		Mokpo	2	
		Gwangyang	2	
5	Kangwon	Kangwon	2	6
		Masan	2	
		Donghae	2	
6	Jeju	Jeju	4	5
		Koje	1	
7	Gyeongsangnam	Yangsan	2	3
		Pyeongtaek	1	
8	Gyeonggi	Ansan	1	3
		Bucheon	1	
		Gumpo City	1	
9	Incheon	Incheon	3	3
10	Daegu	Pohang	2	2
11	Chungcheongnam	Janghang-eup	1	2
		Daesan	1	
12	Jeollabuk	Gunsan	1	1
				191

ที่มา : จากการจัดทำของผู้วิจัย (2555) โดยใช้ข้อมูลจาก www.altiusdirectory.com (2012)

ตารางที่ 5 เปรียบเทียบโครงสร้างการผลิตและการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมต่อเรือในญี่ปุ่น
และเกาหลีใต้

เหตุการณ์ ค.ศ.	ประเทศญี่ปุ่น	ประเทศเกาหลีใต้
1970	<ul style="list-style-type: none"> - รัฐบาลออกกฎหมายสนับสนุน - อเมริกาช่วยเหลือโดยเงินทุน เทคโนโลยี และการตั้งเรือจำนวนมาก - เป็นประเทศที่ต่อเรือมากเป็นอันดับ 1 ของโลก 	<ul style="list-style-type: none"> - เริ่มพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือโดย - รัฐบาลออกกฎหมายสนับสนุน - ก่อตั้งบริษัท Hyundai Heavy Industries

เหตุการณ์ ค.ศ.	ประเทศญี่ปุ่น	ประเทศเกาหลีใต้
1980	<ul style="list-style-type: none"> - สัดส่วนการถือครองตลาดสูงกว่าร้อยละ 60 - สัดส่วนการถือครองตลาดกลับลดลงเหลือเพียงประมาณร้อยละ 40 เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ - เป็นประเทศที่ต่อเรือมากเป็นอันดับ 1 ของโลก 	<ul style="list-style-type: none"> - ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลและองค์การธนาคารโลก - ก่อตั้งบริษัท Daewoo Heavy Industries และ Samsung Heavy Industries - สัดส่วนการถือครองตลาดเพิ่มขึ้นเกือบร้อยละ 30 - เป็นประเทศที่ต่อเรือมากเป็นอันดับ 2 ของโลก
1990	<ul style="list-style-type: none"> - สัดส่วนการถือครองตลาดลดลง - รัฐบาลออกกฎหมายและปรับนโยบายใหม่ 	<ul style="list-style-type: none"> - สัดส่วนการถือครองตลาดลดลงเพราะเศรษฐกิจที่เจริญเติบโต - ใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยในการผลิต
2000 - ปัจจุบัน	<ul style="list-style-type: none"> - สัดส่วนการถือครองตลาดลดลง - เน้นผลิตเรือที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง 	<ul style="list-style-type: none"> - เป็นประเทศที่ต่อเรือมากเป็นอันดับ 1 ของโลก - ใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยในการผลิต - ขยายฐานการผลิตไปยังต่างประเทศ

ที่มา : จากการจัดทำของผู้วิจัย (2555)