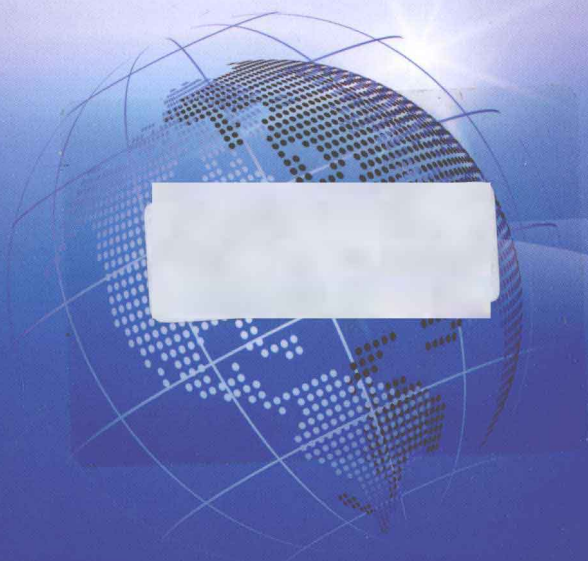


全球化时代背景下 东亚地区制造业的竞争与合作格局 ——以汽车产业与ICT产业为中心

蒋芳婧 著



南开大学出版社

全球化时代背景下东亚地区 制造业的竞争与合作格局 ——以汽车产业与 ICT 产业为中心

グローバル時代における東アジアの製造業
——自動車産業と ICT 産業を中心に

蒋芳婧 著



南开大学出版社
天津

图书在版编目(CIP)数据

全球化时代背景下东亚地区制造业的竞争与合作格局：
以汽车产业与 ICT 产业为中心 / 蒋芳婧著. —天津：南
开大学出版社，2013.4

ISBN 978-7-310-04137-4

I. ①全… II. ①蒋… III. ①制造业—经济发展
—研究—东亚 IV. ①F431.064

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2013)第 054770 号

版权所有 侵权必究

南开大学出版社出版发行

出版人：孙克强

地址：天津市南开区卫津路 94 号 邮政编码：300071

营销部电话：(022)23508339 23500755

营销部传真：(022)23508542 邮购部电话：(022)23502200

*

唐山天意印刷有限责任公司印刷

全国各地新华书店经销

*

2013 年 4 月第 1 版 2013 年 4 月第 1 次印刷

210×148 毫米 32 开本 10.5 印张 2 插页 301 千字

定价：25.00 元

如遇图书印装质量问题，请与本社营销部联系调换，电话：(022)23507125

まえがき

蒋芳婧氏の著書『グローバル時代における東アジアの製造業——自動車産業と ICT 産業を中心に』は、1990 年代から急速に進行した経済のグローバル化の中で、東アジアの主要産業にどのような変化が起こり、将来どのような方向に進むのかを示す、画期的な内容を持った労作である。この本では、世界経済に大きな変化が起こり、それまでの常識が通用しなくなった難しい時代の分析が的確に進められている。

この時期に生じた第一の変化は、国境を越えた世界規模での分業体制の構築が進展したことである。たとえば ICT（情報通信技術）産業では、アメリカが OS（基本ソフト）や応用ソフト、さらにシステム構築などの分野に特化し、東アジアが ICT 製品や部品の生産に特化するという分業体制が構築された。さらに、東アジアの域内では、国境を越えたファウンドリー（半導体チップ生産企業）や EMS（電子機器の受託生産サービス）の展開、電子部品の生産拠点の集約と相互補完貿易など、域内の分業体制が広がった。

第二の変化は、WTO（世界貿易機関）によって確立された自由貿易体制の下で、一国の市場規模を超えた量産体制によって、生産の効率化を図らなければならなくなったことである。たとえば自動車産業では、かつて「国民車」という構想があり、国家が直接・間接に自動車産業育成に関与しながら、国産車メーカーによって自国市場のみを対象とする輸入代替をめざすという戦略がたてられていた。しかし、現在では世界的な自動車企業の生残りの条件が、年間総生産台数400 万台、あるいは1車台あたり年間生産台数100 万台ともいわれ、一国の市場でただちにこの規模を実現するのは容易ではない。したがって、先進国・新興国を問わず、自動車企業の世界的な統合・再編が進められ、多国籍自動車メーカーによる寡占化が進んでいる。

第三の変化は、BRICSをはじめとする新興国市場が急速に拡大していることである。工業化と経済成長の進展する新興国では、国内に一定規模の中産層が形成され、ボリュームゾーンとも呼ばれて注目されている。こうした新興国市場では、先進国市場のような高付加価値製品よりも、ミドルエンドの製品への需要が高まっている。そして、新興国はこうしたボリュームゾーン市場を出現させただけでなく、ボリュームゾーン向け製品の供給基地としての役割も担うようになってきた。

このような著しい変化が生じた結果、これまで競争力の源泉とされていた高付加価値化、垂直統合モデル、摺り合せなどの企業戦略や生産方式が通用しない局面が生まれている。近年の中国大陆の工業化の進展、韓国や中国台湾における世界的規模のメーカーの出現、日本の電機メーカーの不振などの現象は、こうした新局面への適応の是非によって生じたものである。

以上のような新しい展開を、蒋氏は自動車産業と ICT 産業という二つの分野に着目しながら、明らかにしている。その過程で、国連貿易統計（UN comtrade）など統計資料の詳細な分析や、新聞報道・企業のプレスリリースなどの周到な検索を通じて、最新の動向をフォローしながら歴史的検証にも耐える水準の成果が生み出された。本書の原型となった論文によって、蒋氏は日本の東京経済大学から博士（経済学）を取得している。

上記のような東アジア経済の新しい動向を理解し、将来の展望を考察しようとする研究者や実務家にとって、本書が有益な示唆を与えてくれることは間違いない。本書が多くの読者を得て、東アジア諸国の協力と発展に寄与することを大いに期待したい。

2012 年 11 月

東京経済大学経済学部教授 橋谷 弘

はしがき

本書は 2011 年に東京経済大学に提出した博士学位論文に基づいて、最新のデータと動向を加えて、加筆・修正したものである。

本書の中心となる課題は、東アジア工業化のパターンが、1990 年代以降のグローバル時代に大きく変化したのか、それとも従来の発展の延長線上にあるのか、という問題の解明である。

本書では、自動車産業と ICT 産業を題材としながら、グローバル時代における東アジア工業化のパターンが、それ以前と比較して変化したか否かについて検証してきた。分析を通じて得られた本書全体の結論は、1990 年代以降のグローバル化によって、東アジア地域の製造業にパラダイムシフトが起こっているということである。その結果、それ以前に東アジアで見られた雁行形態型キャッチアップ、すなわち、後発国が先発国をキャッチアップの目標とし、その先発国が歩んだ工業発展のプロセスをたどるというパターンは唯一の道ではなくなった。

そして、これに代わるグローバル時代の工業化のパターンは、多様な内容が見られる。第一に、もっぱら外資による工業化が進展しながら、それが対外従属的な、あるいは偏りを持った構造にならず、裾野産業まで含めてバランスの取れた産業構造を作り上げる事例があらわれた。第二に、自国の資源賦存状況に応じて、製造の全工程を自国に置くのではなく、国際競争力を持つ一つの工程に特化するパターンがあらわれた。第三に、新興国市場の拡大に伴い、同じ製品分野でも棲み分けのパターンが様々な形で表れてきた。

本書は 6 章からなっている。第 1 章では本書の課題と研究方法を述べた。第 2 章から第 5 章はさらに自動車産業と ICT 産業の 2 部に分けられ、第 1 部である自動車産業の部では、中国と東南アジアの自動車産業を分析対象としている。第 2 部である ICT 産業の部では ICT 機器産業と半導

体産業を取り上げている。第6章では結論を述べる。

第1部では、グローバル時代の東アジアの自動車産業について中国と東南アジアを対象としながら、東アジア地域における自動車産業のグローバル化への対応とその結果としてあらわれたグローバル分業の実態、すなわち車種間棲み分けという分業パターンを明らかにしている。第2章では、グローバル時代に急速な発展を遂げた中国の自動車産業について分析した。第3章は、グローバル時代の東南アジア自動車産業について、複数の国家間の比較や、各国産業の棲み分けに関する分析の視点から分析している。

第2部は、自動車産業と対照的な分業パターンを示している ICT 産業について分析している。1980年代半ば以降、東アジア地域の ICT 産業を含む電機・電子産業は、それまでの輸入代替産業から輸出志向産業へ転換を遂げた。この転換をきっかけに、東アジア地域では ICT 産業の輸出主導のグローバルな生産・流通ネットワークが出来上がった。その生産・流通ネットワークの大きな特徴は、部品や中間財などの各ユニット単位で、各国間の分業体制が形成されたことである。第4章は、グローバル時代の東アジアの ICT 機器の生産実態を明らかにした。第5章では、韓国や中国台湾の半導体産業を事例として、グローバル時代の半導体産業の分業の構図を明らかにしている。第6章では、本書の結論と今後の課題を述べている。

本書の土台となる博士論文を提出してからまだ2年も経たないが、自動車産業と ICT 産業では新しい動きが出てきた。とくに ICT 産業では、端末機器の主役はパソコンからスマートフォンやタブレットへ交代しつつあることや、端末機器分野における NEC とレノボの提携、液晶パネル分野におけるシャープと鴻海の提携など日本企業と中国企業の提携は、これまでにない動向である。このような動向はまたまさにグローバル時代の工業化の在り方のパラタイムシフトを裏付けるものである。筆者は今後もこれらの新しい変化に追いつき、グローバル時代の工業化のパターンの内容を充実していきたい。さらに、中国のような新興国はどのように対応すべきか、検討していきたい。

目 录

第1章 問題意識と先行研究.....	1
第1節 本書の課題と構成.....	1
第2節 先行研究.....	6
第3節 本書で使用する資料	19
第1部 グローバル時代における東アジア自動車産業の再編	21
第2章 外資導入と独自路線が共存する中国自動車産業	27
第1節 第2章の課題.....	27
第2節 改革開放以降の中国自動車産業の発展	28
第3節 グローバル時代の中国自動車産業 ——外資導入と自主ブランド創出.....	34
第4節 結論——グローバル時代の中国自動車産業の特徴 ...	77
第3章 日系企業の世界戦略に組込まれる東南アジア自動車産業 ...	81
第1節 第3章の課題.....	81
第2節 グローバル化以前の東南アジア自動車産業 ——輸入代替生産と域内相互補完体制の挫折	84
第3節 グローバル時代の東南アジア自動車産業 ——完成車・部品生産の集約化と輸出拠点化	103
第4節 結論——グローバル時代の東南アジア 自動車産業の特徴.....	185

第2部 ICT産業のグローバル分業	188
第4章 ICT機器のグローバル水平分業——パソコンを中心に...	194
第1節 第4章の課題.....	194
第2節 データからみたコンピュータ生産拠点の移転	195
第3節 グローバル時代におけるパソコン生産の水平分業 ..	199
第4節 パソコン以外の ICT 機器の生産分業	254
第5節 結論——グローバル時代東アジア ICT 機器産業の特徴 ..	262
第5章 半導体産業の東アジア域内における棲み分けと分業	265
第1節 第5章の課題.....	265
第2節 データからみた半導体生産拠点の移転	267
第3節 メモリー分野における韓国の優位の確立	276
第4節 ファブレスと中国台湾の半導体ファウンドリー	288
第5節 結論——グローバル時代の東アジア半導体産業 の特徴.....	303
第6章 結論——グローバル時代東アジア工業化の パラダイムシフト.....	305
参考文献.....	312
謝 辞.....	327

第1章 問題意識と先行研究

第1節 本書の課題と構成

本書の中心となる課題は、東アジア工業化のパターンが、1990年代以降のグローバル時代に大きく変化したのか、それとも従来の発展の延長線上にあるのか、という問題の解明である^①。

グローバル化についてはさまざまな定義があるが、本書では単なる「国際化」とグローバル化を区別して考える。つまり、一国と一国との間でも生じることがある「国際化」という枠組みではなく、文字通り地球規模で各国の産業や市場が一体となった状態を「グローバル化」と定義する。したがって、これが実体となるのは、冷戦が終わって二つの世界の分断がなくなり、WTO(世界貿易機関)体制に象徴される自由貿易体制が広がりを見せる1990年代以降だということができる。

本書では、このようなグローバル時代の工業化のパターンについて、イギリス産業革命以来の古典的な工業化のパターンと異なるだけでなく、20世紀後半のアジア NIES-ASEAN4-中国の工業化のパターンとも異なるという立場をとる。これを実証するために、第1部で自動車産業、第2部でICT(情報通信技術)産業をとりあげて分析する。

その前提として、1990年代から急速に進展した世界経済のグローバル化が工業製品の生産と消費の双方に与えた影響について、本書では次のような3つの変化を考えてみたい。

第一の変化は、国境を越えたグローバル分業の動きが進展したことである。たとえばICT産業では、アメリカがOS(基本ソフト)や応用

① 周知のように、グローバル化の影響をめぐるのは、Friedman [1999]のような肯定的な評価と、Stiglitz [2002]のような批判的な評価がある。

ソフト、さらにシステム構築などの分野に特化し、東アジアが ICT 製品や部品の生産を受託するという分業体制が構築されている。さらに、東アジアの域内では、国境を越えたファウンドリー(半導体チップ生産企業)や EMS(電子機器の受託生産サービス)の展開、電子部品の生産拠点の集約と相互補完貿易など、域内の分業体制が広がってきた^①。

第二の変化は、WTO によって確立された自由貿易体制の下で、一国の市場規模を超えた量産体制によって生産の効率化を図らなければならない分野が続出していることである。たとえば、本稿で扱う自動車産業では、かつて「国民車」という構想が盛んだった。これは国家が直接・間接に自動車産業育成に関与するという意味だけでなく、国内市場への自動車供給を確立して輸入代替をめざすという一国的な発想も反映されていた。しかし、現在では世界的な自動車企業の生残りの条件が、年間総生産台数 400 万台、あるいは 1 車台あたり年間生産台数 100 万台ともいわれ、一国の市場でただちにこの規模を実現するのは容易ではない。したがって、先進国では自動車企業の世界的な統合・再編が進められてきたが、新興国も、こうした自動車産業のグローバル再編の動きと無関係でいることはできない。

第三の変化は、以上のような製造業のグローバルな再編と関連して、新興国市場が急速に拡大していることである。工業化と経済成長の進展する新興国では、国内に一定規模の中産層が形成され、ボリュームゾーンとも呼ばれて注目されている^②。こうした中産層の比率はまだ高くないが、近年は BRICs のような人口大国の成長が著しいため、人口の絶対数としては世界的にも無視できない市場規模に発展していく見通しである。こうした新興国市場では、従来の先進国市場のような高付加価値製品よりも、ミドルエンドの製品への需要が高まっている。そして、新興国はこうしたボリュームゾーン市場を出現させただけでなく、ボリュームゾーン向け製品の供給基地としての役割も担うよう

① たとえば、Borras and Haggard [2000], Gangopadhyay and Chatterji [2005].

② 経済産業省『通商白書』2009 年版、第 2 章第 2 節 2 および第 3 章第 2 節 2。

になってきた。

このようなグローバル時代の生産と消費の大きな変化の中で、工業化のパターンにも二つの変化が見られるようになった。この二つの変化を分析するのが、本書の課題である。

第一の変化は、これまでさまざまな産業であらわれてきた雁行形態的なキャッチアップ過程が、工業化の唯一の道ではなくなったことである。これまでの工業化のパターンは、一つの産業が輸入→国内生産→輸出という発展過程をたどりながら、後発国が先進国へ次々にキャッチアップして行くという、雁行形態的なプロセスをとってきた。しかしグローバル化とともに、先進国からの投資や技術移転によって後発国にも生産拠点が誕生し、同時に先進国でもその産業が並行して発展を続けるという現象が現れてきた。その典型的な分野が、第1部で論じる自動車産業である。

第1部第2章の中国や第3章の東南アジアでは、先進国メーカーの投資によって自動車産業が発展してきた。それは、前述のようなスケールメリットを追求するためには、拡大する東アジア市場が先進国メーカーにとって大きな魅力を持つからである。その過程でスピノフや技術移転が起こり、中国では自国資本の独立メーカーや自主ブランドが生まれた。また、東南アジアでは、タイを中心として新たな世界戦略車の生産・開発拠点が構築されている。さらに完成車メーカーだけでなく、部品メーカーも進出し、新たな生産拠点を形成している。このようなさまざまな「棲み分け」を伴いながら、先進国と東アジアの自動車産業は並存しながら発展し、多国籍企業の進出によって「従属経済」が生まれるといった従来の懸念とはまったく異なる展開を見せている。その一方で、マレーシアのように従来型の「国民車」生産にこだわる国や、フィリピンのように完成車のグローバル分業から外れた国では、自動車産業は停滞へ向かっている。

もう一つの変化は、グローバル時代の東アジアの製造業で国境を越えた工程間の分業体制が構築され、また世界規模で製品開発やマーケティングと製造工程との分業が形成されていることである。こうした

分業体制は、たとえばコンピュータ産業のような一つの産業の中で形成されている。この分業の形態は、20 世紀前半の植民地と宗主国の間で見られた農業と工業の垂直分業ではなく、20 世紀後半の東アジア工業化の中で見られた労働集約産業と資本集約産業との分業でもない。そして、一国の産業を見れば、自国内で中間財・資本財の生産から加工組立にいたるまでのフルセット型産業構造が形成されているわけでもない。このような新しい国際分業の形態は、第 2 部で論じる ICT 産業で典型的にあらわれている。

第 2 部第 4 章で分析する ICT 機器では、ソフトウェアとハードウェアの分業を前提としながら、アメリカなど先進国のブランド企業と、製造を受託する東アジアの EMS 企業との間にグローバル分業が見られる。さらに、大半が台湾地域にある EMS 企業は、工場は中国大陆に置き、部品は東アジア各国から輸入して、域内分業を形成している。パソコンを例にとると、ブランドは HP や DELL などアメリカの企業だが、生産は台湾地域の EMS 企業が受託し、部品は CPU をインテルの東アジアの生産基地から、HDD はシンガポール、DRAM は韓国、マザーボードは台湾地域など域内各地から調達し、中国大陆の工場で組み立てている。まさにグローバルな分業を行っているのである。このようなグローバル分業を可能にしたのは、ウィンテリズム(パソコンの規格が、OS サプライヤーであるウィンドウズと、CPU のインテルによって決められる状況)のようなデファクト・スタンダードがあるためである。さらに、ICT 製品がオープン・アーキテクチャの性質を持つことも、こうしたグローバル分業を可能にしている。

一方、第 2 部第 5 章で分析する半導体産業では、ロジック回路がファブレス企業と台湾地域のファウンドリーの分業を形成していて、上記の ICT 機器に似た構造を持つ。これに対してメモリーの DRAM は、アメリカ→日本→韓国と生産拠点を移しながら、従来型の雁行形態的な発展を見せている。しかし、本書では、この分野もグローバル化と無関係ではないと考える。一つは、前述のようにメモリーが ICT 機器の部品の一つとして、東アジア域内分業に組み込まれているため

である。もう一つは、メモリー分野でも日本企業と中国台湾企業との間で EMS が構築されたり、韓国の半導体メーカーと日本の半導体製造機械メーカーに連携が見られたりするなど、さまざまなグローバル分業や協業が形成されているからである。

以上のような自動車・ICT という二つの産業を分析するにあたって、本書では次のような方法をとる。まず、グローバル分業の実態は貿易にあらわれるので、国連 comtrade をはじめとする貿易統計を集計・分析し、そのダイナミズムを明らかにする。また、最近 20 年間の企業や業界の動きを、最新の動向まで含めて明らかにするため、マスメディアやインターネットの報道を丹念に追って、そこにあらわれる断片的な情報を整理して長期的動向を読み解いて行く。さらに、各国の業界団体などの公表データ、調査会社のデータ、企業のディスクロージャーによって得られたデータなどを使って、全体の動向を裏付けるミクロな動きを分析する。

このような本書の課題の設定と分析方法は、先行研究に対して次のようなメリットを持つ。従来、東アジアの製造業についての先行研究は膨大な数があり、実証の水準も高められたが、国別・産業別に行われた個別研究が大部分を占める。したがって、グローバル化と東アジア地域という視点を設定して、その分業や競合について総合的に分析したものは意外に少ない。このような研究状況の中で、本書の設定した総合的な枠組みは、各国・各産業の関係を明らかにしながら東アジア全体を視野に置いた分析をするという点で独自性を持つ。

一方、本書のようなグローバル化、東アジアといった枠組みを設定した研究も少数ながら存在する。しかし、この分野では技術革新や市場の変化が激しいため、つねに最新の動向を追って分析する必要がある。たとえば、ここ数年でいくつかの東アジア諸国は自動車部品の輸入国から輸出国へと 180 度転換してきた。したがって、東アジアを完成車の組立拠点として捉えるだけでは、新しい変化を分析することができない。このように、2000 年代に入ってから公表された先行研究でもすでに時代遅れになっている部分が多く、その中で本書は少なくとも

も現時点では最新の動向まで踏まえた内容となっている。とくに、本書で取り上げた 2000 年代末のいくつかの変化は、短期的な変動ではなく長期的な趨勢に結びつくものとして重要な意味を持つ。

第 2 節 先行研究

I 東アジアの工業化パターンに関する先行研究

1. 雁行形態論とそのバリエーション

東アジアの工業化のパターンを分析した代表的な議論として、雁行形態論がある。「雁行型経済発展論」は最初、赤松要が 1935 年の論文「我国羊毛工業品の貿易趨勢」(赤松[1935])で提唱したものであり、日本の羊毛産業、木綿産業への実証研究を通じて、後発工業国が先進国に追いつくキャッチアッププロセスを、製品の輸入→生産→輸出という生産の能率化(雁行基本型)と産業構造を多様化し高度化すること(雁行変型)と特徴づけた。赤松の「雁行形態論」を要約すると、①新産業は輸入→生産→輸出という雁行基本型を経て成長する；②消費財から生産財へ、あるいは粗製品から精巧品へとといった雁行変型(あるいは副次型)が生ずる；③後発工業国のキャッチアッププロセスを明らかにするのが雁行形態論の特徴である；④輸出が輸入を上回るようになる時期に、その産業のキャッチアップが一応完了したとみなしうる、などである。

赤松が提唱した「雁行形態論」に基づき、その直系の弟子である小島清は、一国内のキャッチアップから雁行形態の国際伝播プロセスへと議論を広げた。小島[2003]、小島[2004]では、雁行形態論の国民経済発展と国際的発展伝播を第 1 小島モデルと第 2 小島モデルとして提起している。第 1 小島モデルは、一産業における輸入→生産→輸出の「雁行的」発展を示す生産の能率化プロセスと資本蓄積の進展に従って、個々の産業が雁行形態を描きながら一国の産業構造が多様化・高度化するという生産の多様化プロセスである。第 2 小島モデルは、あ

る国で比較劣位化した産業が、その産業に比較優位を見出す国へ生産を移植することを指しており、日本の場合、産業別には労働集約的産業から資本・知識集約的産業へ、地域的には発展が進んだ国から遅れた国へと段階的に移植が進展したことで、投資国・ホスト国双方で貿易の前方・後方連関効果が得られ、これによって東アジアが「雁行型経済発展」を実現したことを指摘する。

小島[2003]では、1970年代以降の日本の直接投資を進出先別・産業分類別(労働集約的軽工業・中間財・機械類)に詳細に比較分析することで、日本の直接投資が国別・産業別に時間を追って順次、高度化していく様子を実証しており、東アジアの「奇跡」的な発展は、第一に多国籍企業による直接投資主導型の成長であり、第二に日本を含むアジア APEC 域内での直接投資と貿易の相互補完作用・地域連関効果の産物であると指摘した。また、小島[2004]では、「(東アジア地域の経済発展は)その根底に、日本経済の雁行型発展の成功があり、その東アジア地域への国際的伝播がある」(136 頁)と指摘した。

「雁行形態論」について、最新の研究成果を結集したのは池間[2009]である。以下では本書の関心にもっともかかわる章だけを紹介しておく。この論文集の第5章の若杉隆平[2009]では、1990年代後半以降の10年間、東アジア－米国－ヨーロッパ諸国の間の貿易構造の変化を分析し、日本企業は東アジア諸国(とくに中国)へ中間財の生産、最終財の組立工程を中心として業務のオフショアリングを進めてきたこと、そのメカニズムがもたらす国際分業の拡大の実態、とくに中国の貿易拡大への効果と世界付加価値生産にもたらす影響を指摘した。そして、産業単位での伝統的な国際分業を基礎とする雁行型経済発展論と、企業単位・業務単位の新しいタイプの国際分業との間に存在する研究課題が示唆される。

第6章の木村福成[2009]は、1990年代以降の東アジアにおける(とくに一般機械・電気機械産業を中心とする)国際的生産・流通ネットワークの展開は、雁行形態論の現代的意義を再考させる要因となっていると論じている。

第 12 章の村中均・鈴木典比古[2009]は、1990 年代を通して産業間貿易から産業内貿易に急激にシフトした東アジアの生産・貿易構造の大転換を説明する動学理論モデルを、企業の視点すなわち価値連鎖を視点とし、「ビジネス・アーキテクチャ」、そして「カタストロフィー」を介在させ、雁行形態論やプロダクト・ライフサイクルという既存の枠組みと比較検討しながら、概念的に提示している。また、村中・鈴木は、東アジアの生産・貿易構造の変動の要因として、「モジュール化」をあげている。1990 年代以降の東アジアの貿易と直接投資の拡大は、モジュール化やその地理的分散と深く結び付いており、情報通信・運輸の発達、貿易と直接投資に関する制度の整備はもとより、製品や工程のアーキテクチャのモジュール化の進展を通じて、工程(あるいは製品)を細かく分割する可能性が拡大したことを指摘している。

雁行形態論はキャッチアップのプロセスを後発国の側から捉えるのに対し、先進国の側から捉えたのは Vernon[1966]のプロダクトサイクル論である。プロダクトサイクル論の出発点は、アメリカ企業がなぜ多国籍化や海外生産にシフトするのかを明らかにすることである。Vernon によれば、アメリカで新製品が開発されたときには、競争相手が存在しないため、当初は独占的な価格で製品を供給することができる。第二段階としてアメリカの中で競争相手が登場すると、当該製品の生産量は増加していき、同時に生産コストは下がり、製品の標準化段階に入る。第三段階は、製品の生産技術が後続後進国の企業に移転し、製品開発国の企業は優位性を失うので、海外生産が開始され、製品の成熟化段階になる。第四段階は、技術移転先の国が次々と国内生産を開始し、最終的に製品開発国に向けて輸出することになり、製品開発国は後発国から製品を輸入する段階に入る。同時に、製品開発国はさらに新しい財を開発し、同じサイクルを描いていく。

このほか、「雁行形態論」という表現は使われていないが、東アジアにおいて、1970 年代に韓国や中国台湾が日本にキャッチアップし、80 年代に ASEAN 諸国が韓国や中国台湾を追い上げるような二重・三重のキャッチアップの現象に着目した渡辺利夫[1985]は、そのような東