

บทวิเคราะห์ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางและไม้ยางพารา

เรื่อง อุตสาหกรรมยางล้อไทย และอินโดนีเซีย

อุตสาหกรรมยางล้อไทยและอินโดนีเซีย

กฤษณี ทิสิฐศุกุล และจิตาภา ชัยพันธุ์

Highlight: อุตสาหกรรมยางล้อรถยนต์จัดเป็นอุตสาหกรรมปลายน้ำที่ได้จากการนำวัตถุดิบยางแปรรูปขึ้นต้นมาผ่านกระบวนการผลิต โดยอุตสาหกรรมยางล้อของไทยถือได้ว่ามีศักยภาพการผลิตและส่งออกสูงสุดในอาเซียนมาโดยตลอด อย่างไรก็ตาม อินโดนีเซียมีความได้เปรียบในอุตสาหกรรมต้นน้ำ เนื่องจากต้นทุนการผลิตที่ต่ำ ซึ่งหากมีการพัฒนาเทคโนโลยีการผลิต อาจกลายเป็นคู่แข่งสำคัญของไทยได้ในอนาคต ดังนั้น การสนับสนุนการศึกษาและวิจัยเทคโนโลยีในการผลิตยางล้อของไทย การดึงดูดให้ผู้ผลิตยางล้อใหม่ ๆ เข้ามาลงทุน รวมถึงส่งเสริมให้มีการลงทุนในอุตสาหกรรมสนับสนุนที่จำเป็นและเพียงพอ จะทำให้ไทยสามารถรักษาการเป็นผู้ผลิตอันดับ 1 ของอาเซียน และก้าวขึ้นเป็นผู้ผลิตและส่งออกล้อยางอันดับต้นของโลกได้

อุตสาหกรรมยางล้อรถยนต์ (Pneumatic tires) จัดเป็นอุตสาหกรรมปลายน้ำที่ได้จากการนำวัตถุดิบยางแปรรูปขึ้นต้นมาผ่านกระบวนการผลิต เพื่อให้ได้ออกมาเป็นล้อยางสำหรับยานพาหนะ ล้อยางที่ใช้กันโดยทั่วไป จะเป็นล้อยางประเภทอัดลม ได้แก่ ยางล้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถบรรทุกขนาดเล็กหรือรถปิกอัพ รถบรรทุกหรือรถโดยสารขนาดใหญ่ รถจักรยานยนต์และรถจักรยาน นอกจากนี้ยังมียางล้อที่ใช้ในอุตสาหกรรม ยางล้อเครื่องบิน เป็นต้น โดยทั่วไปสามารถแบ่งยางล้อตามโครงสร้าง 2 แบบ ได้แก่ ยาง bias ซึ่งมีโครงสร้างเป็นผ้าใบ สำหรับใช้กับรถบรรทุกหรือรถโดยสารขนาดใหญ่ที่ต้องการรับน้ำหนักมาก ๆ และยาง radial มีโครงสร้างแบบเสริมใยเหล็ก ใช้กับรถยนต์ทั่วไป



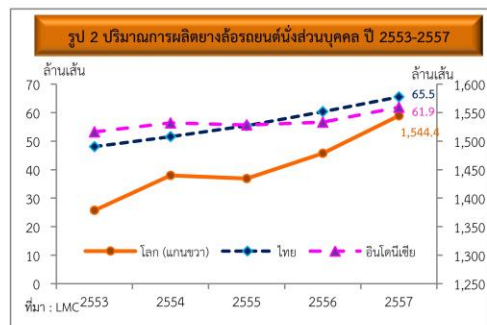
สำหรับวัตถุดิบที่สำคัญในการผลิตยางล้อรถยนต์ ประกอบด้วย 1) ยางธรรมชาติ ได้แก่ ยางแผ่น ยางแท่ง และยางเครฟ มีความสมบัติคือ มีความยืดหยุ่นและสามารถระบายความร้อนได้ดี

อุตสาหกรรมยางล้อไทยและอินโดนีเซีย 1

2) ยางสังเคราะห์ มีคุณสมบัติเฉพาะตัว คือ ช่วยใหยางล้อยึดความคงทน 3) ผงเขม่าดำ หรือ Carbon black เป็นผลิตภัณฑ์ที่ได้จากน้ำมันดิบ ใช้ผสมลงในยางเพื่อเพิ่มความต้านทานต่อการขีดข่วน 4) ผ้าใบในล้อ หรือผ้าใบโพลีเอสเตอร์ ช่วยให้หน้ายางยานพาหนะมีความแข็งแรง ทนทาน และรับแรงกระแทกได้มากขึ้น 5) เส้นลวด สำหรับทำขอบวงล้อ ช่วยให้โครงยางยานพาหนะมีความแข็งแรง และ 6) สารเคมีอื่น ๆ เช่น กำมะถัน เพื่อให้ยางมีความเหนียว ทนต่อความร้อนและความเย็น ซึ่งยางรถยนต์แต่ละประเภทจะมีส่วนผสมของวัตถุดิบแตกต่างกันออกไป และสามารถปรับสัดส่วนการผลิตระหว่างยางธรรมชาติและยางสังเคราะห์ในสูตรการผลิต

สถานการณ์อุตสาหกรรมยางล้อรถยนต์

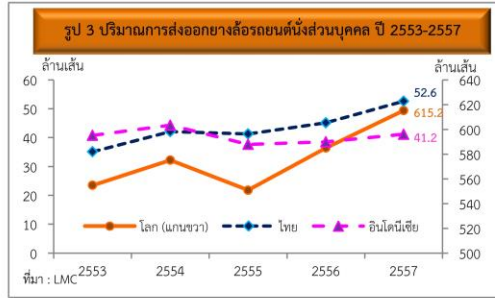
ในช่วงที่ผ่านมา อุตสาหกรรมยางล้อรถยนต์เติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว ตามความต้องการรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (Passenger cars) และรถยนต์เชิงพาณิชย์ (Commercial vehicles) โดยปริมาณการผลิตในปี 2557 มีจำนวน 89.9 ล้านคัน เพิ่มขึ้นจากปี 2553 ที่มีจำนวน 77.6 ล้านคัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 15.9 และในปี 2567 คาดว่าจะมีปริมาณการผลิตรถยนต์อยู่ที่ 131.0 ล้านคัน (IRSG) ส่งผลให้ความต้องการยางล้อรถยนต์เพิ่มขึ้นเช่นกัน ทั้งล้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและรถบรรทุก โดยการผลิตและส่งออกยางล้อรถยนต์ของโลกในปี 2557 มีปริมาณ 1,729 และ 678 ล้านเส้น ตามลำดับ เพิ่มขึ้นจากปี 2553 ที่มีเพียง 1,548 และ 606 ล้านเส้น หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.7 และ 11.8 ตามลำดับ โดยส่วนมากเป็นการเพิ่มขึ้นของการผลิตและส่งออกยางล้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเป็นหลัก



ผู้ผลิตหลักของโลก คือ จีน เนื่องจากเป็นที่ตั้งของโรงงานผลิตยางล้อรถยนต์รายใหญ่ของโลก ได้แก่ Bridgestone Michelin Goodyear Hankook Yokohama และอื่น ๆ รวมถึงมีโรงงานของผู้ผลิตท้องถิ่นจีนรายใหญ่ คือ บริษัท Zhongce Rubber โดยเฉพาะในเมืองซานตงที่เป็นเมืองอุตสาหกรรม

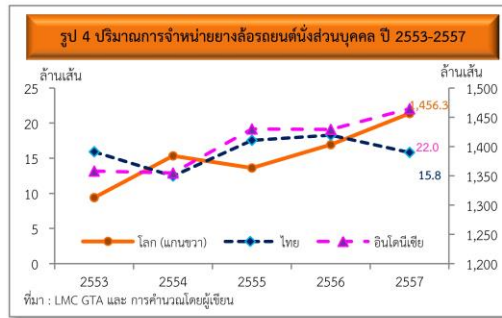
ยางแหล่งใหญ่ เนื่องจากเป็นที่ตั้งสำคัญของคลังสินค้ายาง (Bonded warehouse) และมีค่าแรงถูก

สำหรับประเทศไทย แม้ว่าในช่วง 1-2 ปีที่ผ่านมา การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศชะลอตัวลงบ้างจากผลกระทบจากการสิ้นสุดโครงการรถยนต์คันแรกของรัฐบาล แต่การผลิตยางล้อรถยนต์ของไทยมีแนวโน้มเติบโตทุกปี และผู้ประกอบการหันมาผลิตเพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศเพิ่มขึ้น แทนการผลิตเพื่อส่งต่อโรงงานผลิตรถยนต์ในประเทศ เนื่องจากอุตสาหกรรม



ยานยนต์โลกยังคงขยายตัวได้ดีและมีความต้องการใช้ยางล้อต่อเนื่อง สะท้อนจากปริมาณการส่งออกของประเทศไทยที่เพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตามปริมาณการจำหน่ายในประเทศ โดยเฉพาะปีที่ผ่านมาลดลง ทำให้ในปี 2557 ไทยเพิ่มปริมาณการผลิตยางล้อรถยนต์เป็น 65.5 ล้านเส้น และมี

ปริมาณการส่งออกทั้งสิ้น 52.6 ล้านเส้น เติบโตจากปี 2553 ถึงร้อยละ 36.3 และ 49.8 ตามลำดับ ทั้งนี้ ยางล้อรถยนต์รวมถึงยางยานพาหนะอื่นยังคงเป็นสินค้าส่งออกหลักในกลุ่มผลิตภัณฑ์ยางของไทย โดยมีสัดส่วนมูลค่าการส่งออกยางยานพาหนะสูงสุดถึงร้อยละ 45 ของการผลิตยางทั้งหมด ล่าสุดการส่งออกยางล้อรถยนต์ในไตรมาส 2 ปี 2558 มีมูลค่าทั้งสิ้น 30,916.34 ล้านบาท ขยายตัวได้ร้อยละ 6.4 เมื่อเทียบกับระยะเดียวกันในปีก่อน สะท้อนว่าการส่งออกยังมีแนวโน้มเติบโตได้ดี



ในขณะที่การเติบโตของอุตสาหกรรมยางล้อของอินโดนีเซีย

หดตัวลงในปี 2555 เนื่องจากอินโดนีเซียมุ่งเน้นการส่งออกไปยังญี่ปุ่นเป็นตลาดรองจากสหรัฐอเมริกา จากภาวะเศรษฐกิจถดถอยของญี่ปุ่นทำให้มูลค่าการส่งออกยางล้อของอินโดนีเซียหดตัวลงไปด้วย ดังนั้น ไทยจึงสามารถผลิต และส่งออกยางล้อรถยนต์ได้มากกว่าอินโดนีเซียตั้งแต่ปี 2555 เป็นต้นมา ล่าสุด ในปี 2557 อินโดนีเซียมีปริมาณการส่งออกยางล้อรถยนต์ทั้งสิ้น 41.2 ล้านเส้น¹ เติบโตจากปี 2553 เพียงร้อยละ 0.9

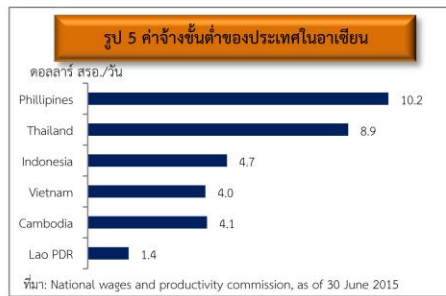
¹ ข้อมูลเฉพาะยางล้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (Light Vehicle Tires)

ความสามารถในการแข่งขันระหว่างไทยและอินโดนีเซีย

แม้ว่าการผลิตยางล้อรถยนต์จะมีสัดส่วนของวัตถุดิบหลายอย่าง แต่ต้นทุนส่วนใหญ่ขึ้นกับวัตถุดิบยางดิบหรือยางธรรมชาติเป็นสำคัญ และจากการที่ไทยเป็นประเทศผู้ผลิตและส่งออกยางธรรมชาติมากที่สุดในโลก ขณะที่อินโดนีเซียแม้จะมีพื้นที่ปลูกยางมากที่สุด แต่ให้ผลผลิตน้อยกว่าทำให้ไทยมีความได้เปรียบในแง่ของการเป็นแหล่งวัตถุดิบยางขนาดใหญ่

อย่างไรก็ตาม อินโดนีเซียถูกนับว่าเป็นคู่แข่งสำคัญด้านการผลิตในอุตสาหกรรมยางพาราต้นน้ำ เนื่องจากมีสภาพภูมิอากาศใกล้เคียงกันและเป็นแหล่งปลูกยาง อันดับ 2 ของโลกรองจากไทย จากข้อมูลปี 2556 อินโดนีเซียมีพื้นที่ปลูกยางของประมาณ 21.8 ล้านไร่ ให้ผลผลิตยางธรรมชาติทั้งสิ้น 3.2 ล้านตัน และมีแนวโน้มที่ผลผลิตยางจะเพิ่มขึ้น เนื่องจากเกษตรกรรายย่อยได้รับการส่งเสริมจากภาครัฐช่วยเหลือด้านเงินกู้ระยะยาวเพื่อใช้ในการปลูกสวนยางใหม่ตลอดจนขยายพื้นที่ปลูก ผลผลิตยางของอินโดนีเซียส่วนใหญ่แปรรูปเป็นยางแท่ง ทำให้อินโดนีเซียส่งออกยางแท่งเป็นอันดับ 1 ของโลก ทั้งนี้ ลักษณะการปลูกยางพาราของอินโดนีเซียจะเป็นแบบสวนป่า ไม่มีการใส่ปุ๋ย ไม่มีการพัฒนาเทคโนโลยีและสายพันธุ์ยาง นอกจากนี้ ต้นทุนค่าแรงงานของอินโดนีเซียถูกกว่าไทย เนื่องจากเป็นประเทศที่มีแรงงานจำนวนมากและต้นทุนค่าครองชีพที่ต่ำกว่า

สำหรับวัตถุดิบการผลิตยางล้อรถยนต์อื่นจำเป็นต้องนำเข้าจากต่างประเทศ ได้แก่ ยางสังเคราะห์ และ Carbon black เมื่อพิจารณาต้นทุนมูลค่าการนำเข้าต่อหน่วยโดยเปรียบเทียบแล้วพบว่า ไทยมีต้นทุนการนำเข้ายางสังเคราะห์ถูกกว่าขณะที่อินโดนีเซียมีต้นทุนการนำเข้า Carbon black ถูกกว่า ดังนั้น ต้นทุนวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตยางล้อรถยนต์ของอินโดนีเซีย ไม่ว่าจะเป็นยางธรรมชาติ ค่าตอบแทนแรงงาน และต้นทุนการนำเข้า Carbon black จึงถูกกว่าไทยโดยเปรียบเทียบ



ตาราง 1 เปรียบเทียบความสามารถในการแข่งขันระหว่างไทยและอินโดนีเซีย

	ไทย	อินโดนีเซีย
พื้นที่ปลูกยางธรรมชาติ*	22.5 ล้านไร่	21.8 ล้านไร่
ปริมาณผลผลิตยางธรรมชาติ*	4.1 ล้านตัน	3.2 ล้านตัน
มูลค่าการนำเข้า Carbon black**	1,278.22 USD/ตัน	1,188.22 USD/ตัน
มูลค่าการนำเข้า ยางสังเคราะห์**	2,224.31 USD/ตัน	2,276.96 USD/ตัน
ค่าจ้างขั้นต่ำ	8.9 USD/วัน	4.7 USD/วัน
ปริมาณการผลิตยางล้อรถยนต์**	65.5 ล้านเส้น	61.9 ล้านเส้น
ปริมาณการส่งออกยางล้อรถยนต์**	52.6 ล้านเส้น	41.2 ล้านเส้น
ตลาดส่งออกหลัก**	สหรัฐฯ ออสเตรเลีย มาเลเซีย ญี่ปุ่น	สหรัฐฯ ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย มาเลเซีย
บริษัทยางล้อรายใหญ่ของโลกที่เข้ามาลงทุน	Bridgestone, Goodyear, Michelin, Yokohama	Bridgestone, Goodyear, Dunlop

ที่มา: จากการรวบรวมจาก IRSG, LMC, GTA และ Trademap

หมายเหตุ: * ข้อมูลปี 2556 ** ข้อมูลปี 2557

แม้ว่าอินโดนีเซียจะมีต้นทุนการผลิตยางล้อรถยนต์ที่ต่ำกว่าไทยโดยเปรียบเทียบ (ค่าวัตถุดิบและค่าแรง) แต่หากพิจารณาสัดส่วนมูลค่าการส่งออกยางล้อของไทยและอินโดนีเซียในตลาดส่งออกสำคัญ พบว่าไทยมีส่วนแบ่งการตลาดสูงกว่าอินโดนีเซียในทุกตลาดส่งออก และมีสัดส่วนมูลค่าการส่งออกเพิ่มขึ้นตั้งแต่ ปี 2553-2557 เนื่องจากข้อได้เปรียบด้านวัตถุดิบ กำลังการผลิตของโรงงานยางล้อในไทยที่ยังใช้ไม่เต็มที่ ประกอบกับการสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยให้เป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ในอาเซียน จึงเอื้อประโยชน์แก่การเติบโตของอุตสาหกรรมยางล้อรถยนต์ นอกจากนี้ในช่วงระยะหลัง การส่งออกยางล้อรถยนต์ไทยเติบโตสูงขึ้นกว่าอินโดนีเซีย เนื่องจากการทำการตลาดของผู้ประกอบการที่เน้นตลาดที่มีศักยภาพ เช่น สหรัฐฯ ออสเตรเลีย แตกต่างจากอินโดนีเซียที่เน้นส่งออกไปยังสหรัฐฯ ญี่ปุ่น ซึ่งอุตสาหกรรมยานยนต์ญี่ปุ่นหดตัวจากเศรษฐกิจในประเทศที่อยู่ในช่วงถดถอย นอกจากนี้ การลงทุนจากบริษัทต่างชาติเข้ามาตั้งโรงงานผลิตล้อยางในไทย และนโยบายสนับสนุนการใช้ยางธรรมชาติเพื่ออุตสาหกรรมปลายน้ำเพิ่มขึ้น เป็นปัจจัยบวกที่เอื้อประโยชน์ให้ไทยเป็นผู้ผลิตยางล้อรถยนต์อันดับ 1 ของอาเซียน และทิ้งห่างจากอินโดนีเซียถึง 5 อันดับโดยเปรียบเทียบ

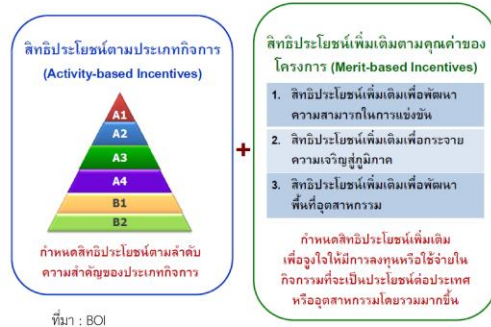


ที่มา: Trade map (ใช้ HS401110+HS4011120)

อุตสาหกรรมยางล้อไทยและอินโดนีเซีย 5

นอกเหนือจากสิ่งที่กล่าวมาข้างต้น ปัจจัยสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้อุตสาหกรรมยางล้อรถยนต์ของไทยมีศักยภาพสูงกว่าอินโดนีเซีย คือ ผลจากมาตรการส่งเสริมการลงทุนในช่วงที่ผ่านมา ซึ่งทำให้มีผู้ประกอบการยางล้อรถยนต์จากต่างประเทศเข้ามาลงทุนในไทยมากขึ้น และตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2558 เป็นต้นมา ไทยมีการเปลี่ยนแปลงยุทธศาสตร์การส่งเสริมการลงทุนใหม่ ในระยะ 7 ปี (พ.ศ. 2558-2564) ซึ่งเน้นส่งเสริมการลงทุนที่มีคุณค่า ทั้งในประเทศและการลงทุนของไทยในต่างประเทศ เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน โดยนโยบาย และหลักเกณฑ์การส่งเสริมการลงทุนภายใต้ยุทธศาสตร์ใหม่นี้ จะให้ความสำคัญกับประเภทกิจการที่เป็นประโยชน์และมีคุณภาพ ต่อภาคอุตสาหกรรมและต่อประเทศ เช่น กิจการที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง กิจการเชิงสร้างสรรค์หรือ บริการเพื่อรองรับการพัฒนา Digital Economy

รูป 7 การให้สิทธิประโยชน์ตามยุทธศาสตร์ใหม่



ทั้งนี้ กิจการที่ได้รับส่งเสริม จะแบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่ม A เป็นกิจการที่มีความสำคัญสูงต่อการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจ ส่วนกลุ่ม B เป็นกิจการในกลุ่มอุตสาหกรรมสนับสนุนที่มีการใช้เทคโนโลยีไม่สูงนัก แต่ยังมี ความสำคัญต่อห่วงโซ่มูลค่า

สำหรับอุตสาหกรรมยางล้อรถยนต์จัดอยู่ในกลุ่ม A2 ซึ่งเป็นกิจการโครงสร้างพื้นฐานเพื่อพัฒนา

ประเทศ ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม แต่ยังมีการลงทุนในประเทศน้อย โดยจะได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 8 ปี ยกเว้นอากรเครื่องจักรและวัตถุดิบผลิตเพื่อส่งออก รวมถึงยกเว้นภาษี

รูป 8 สิทธิประโยชน์ตามประเภทกิจการ



นอกจากอุตสาหกรรมยางล้อรถยนต์จะได้รับประโยชน์จากยุทธศาสตร์การส่งเสริมการลงทุนใหม่แล้ว อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ก็ได้รับสิทธิประโยชน์เช่นเดียวกัน โดยเฉพาะกิจการผลิตผลิตภัณฑ์โลหะรวมทั้งชิ้นส่วนโลหะ ซึ่งถือเป็นอุตสาหกรรมต้นน้ำของการผลิตยางล้อ อย่างไรก็ตาม ยังขาดการส่งเสริมการผลิตยางสังเคราะห์ซึ่งถือเป็นวัตถุดิบสำคัญในการผลิตยางล้อ

ขณะที่นโยบายการลงทุนของอินโดนีเซียนั้น ยังคงมุ่งเน้นการพัฒนาในแนວพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญ เพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงกับภูมิภาคสำคัญต่าง ๆ ของประเทศ ได้แก่ เขตเศรษฐกิจสุมาตรา เขตเศรษฐกิจชวา เขตเศรษฐกิจกาลิมันตัน เขตเศรษฐกิจชูลาเวซี เขตเศรษฐกิจบาห์ลี-นูซาเต็งการา และเขตเศรษฐกิจปาปัว-หมู่เกาะโมลุกกะ และในปี 2558 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนของอินโดนีเซีย (The Office of Investment Coordination Board : BKPM) มีแผนเตรียมจัดตั้ง One Stop Service เพื่อดึงดูดการลงทุน โดยมุ่งส่งเสริมธุรกิจผลิตพลังงานและอุตสาหกรรมที่เน้นใช้แรงงานเข้มข้น อาทิ อาหารและเครื่องดื่ม สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม รองเท้าของเล่น เฟอร์นิเจอร์ เกษตรกรรมและประมง เพื่อเพิ่มการจ้างงานในประเทศ

สำหรับสิทธิประโยชน์จากนโยบายส่งเสริมการลงทุนระหว่างไทยและอินโดนีเซียสามารถสรุปได้ดังตาราง 2

ตาราง 2 เปรียบเทียบนโยบายส่งเสริมการลงทุนระหว่างไทยและอินโดนีเซีย

นโยบายส่งเสริมการลงทุน		
ยุทธศาสตร์การลงทุน	ส่งเสริมการลงทุนตามคุณค่าของโครงการ แบ่งเป็นกิจการ 2 กลุ่มสำคัญ กลุ่ม A - กิจการที่มีความสำคัญสูงต่อการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจ กลุ่ม B - กิจการในกลุ่มอุตสาหกรรมสนับสนุนที่มีการใช้เทคโนโลยีไม่สูงนัก แต่สำคัญต่อห่วงโซ่มูลค่า	ส่งเสริมการลงทุนตามแนວพื้นที่ แบ่งเป็น 3 เขตสำคัญ Bonded zone - เขตอุตสาหกรรมเฉพาะที่ทางอินโดนีเซียกำหนดขึ้นเพื่อการส่งออก เขตการพัฒนาเศรษฐกิจเชิงบูรณาการ - ตั้งขึ้นเพื่อลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจแก่ภาคตะวันออกและพื้นที่ห่างไกล เขตการค้าเสรี - เป็นพื้นที่ Free Port และ Free Trade Zone
สิทธิประโยชน์	ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 3-8 ปี ยกเว้นอากรเครื่องจักรและวัตถุดิบผลิตเพื่อการส่งออก ลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลร้อยละ 50	ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 5-10 ปี ยกเว้นอากรขาเข้าทั้งเครื่องจักร สินค้าและวัตถุดิบผลิต ลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลร้อยละ 50

ที่มา: BOI (ไทย), BKPM (อินโดนีเซีย)

จะเห็นว่า สิทธิประโยชน์จากนโยบายส่งเสริมการลงทุนของทั้งไทยและอินโดนีเซียมีความใกล้เคียงกัน อย่างไรก็ตาม การที่ไทยมีการเปลี่ยนแปลงยุทธศาสตร์การส่งเสริมการลงทุน โดยให้ความสำคัญกับกิจการที่มีคุณค่ามากขึ้น จะเป็นส่วนสำคัญที่ช่วยผลักดันให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมยางล้อและอุตสาหกรรมสนับสนุนอื่นที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงขึ้น เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของทั้งผู้ประกอบการยานยนต์และผู้บริโภคในอนาคต

ข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมยางล้อไทยในอนาคต

นอกจากทิศทางยุทธศาสตร์การส่งเสริมการลงทุนใหม่ของไทย ซึ่งจะมีส่วนสำคัญในการสนับสนุนการลงทุนในอุตสาหกรรมยางล้อให้เพิ่มมากขึ้นในอนาคตแล้วนั้น ความท้าทายสำคัญของผู้ผลิตยางล้อในไทย คือ การพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตยางล้อให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ผลิตรถยนต์ เนื่องจากเทคโนโลยียานยนต์นั้น มีแนวโน้มมุ่งส่งเสริมเทคโนโลยีที่สะอาด ประหยัด และปลอดภัยต่อผู้ขับขี่และผู้ใช้งานมากขึ้น คุณสมบัติของยางล้อในอนาคตจึงมีแนวโน้มที่จะมีเสียงดังรบกวนน้อยที่สุด ช่วยประหยัดน้ำมันและลดการปล่อยมลพิษ รวมถึงต้องมีความคงทน เพื่อให้การขับขี่มีความปลอดภัยมากที่สุด

เราจึงควรให้ความสำคัญกับการศึกษาวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ ๆ ในอุตสาหกรรมยางล้อรถยนต์ ซึ่งจำเป็นต้องทำควบคู่ไปกับการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีและมีใช้ภาษีกับการลงทุนด้านการผลิตเครื่องจักรหรืออุปกรณ์ที่ช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์หรือมลพิษอื่น ๆ เพื่อรองรับนวัตกรรมยานยนต์สะอาดในอนาคต และยังเป็นการลดการกีดกันทางการค้าได้อีกทางหนึ่ง

ปัจจุบันไทยมีความก้าวหน้าในการพัฒนาอุตสาหกรรมยางล้อไปสู่ระดับสากล โดยสถานียานยนต์มีการเปิดศูนย์ทดสอบยางล้อ ภายใต้การสนับสนุนจากกระทรวงอุตสาหกรรม ทั้งนี้ ศูนย์ทดสอบยางล้อดังกล่าว จะเป็นห้องปฏิบัติการมาตรฐานสากลที่สามารถรองรับการให้บริการทดสอบยางล้อรถยนต์ประเภทต่าง ๆ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันและส่งเสริมให้เกิดการผลิตยางล้อที่มีคุณภาพในตลาดโลกให้แก่ผู้ประกอบการไทย นอกจากนี้ ยังเป็นการลดต้นทุนในการทดสอบผลิตภัณฑ์ จากการศึกษาผู้ประกอบการต้องส่งยางล้อไปทดสอบที่ต่างประเทศ

นอกจากนี้ จะต้องดึงดูดผู้ผลิตยางล้อระดับโลกอื่น ๆ ที่ยังไม่มีฐานการผลิตในไทยให้เข้ามาตั้งฐานการผลิต เนื่องจากผู้ผลิตแต่ละรายจะมีฐานลูกค้าเป็นของตนเอง การที่ผู้ผลิตเหล่านี้เข้ามาตั้งฐานในไทย จะทำให้ไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อส่งออกไปยังตลาดใหม่ ๆ ได้มากขึ้น นอกเหนือจากการส่งไปยังตลาดหลัก ซึ่งเป็นตลาดส่งออกเดียวกันกับของอินโดนีเซีย เพื่อลดการแข่งขันในอนาคต

สำหรับการพัฒนาในระยะยาวนั้น จะต้องสนับสนุนผู้ประกอบการชาวไทยในการผลิตวัตถุดิบขั้นพื้นฐานสำหรับการผลิตยางล้อ เนื่องจากยางล้อหนึ่งเส้นนั้นประกอบด้วยวัสดุหลายชนิดที่ไทยยังต้องนำเข้าจากต่างประเทศ ภาครัฐจึงต้องให้สิทธิประโยชน์ด้านการลงทุนในอุตสาหกรรม

สนับสนุนต่าง ๆ ที่จำเป็นต่อการผลิตยางล้อ อาทิ อุตสาหกรรมเหล็ก เส้นลวดสำหรับยางเรเดียล และในท้ายที่สุดแล้ว การพัฒนาให้ผู้ประกอบการไทยมีแบรนด์สินค้ายางล้อเป็นของตนเอง จะทำให้ไทยสามารถรักษาการเป็นผู้ผลิตอันดับ 1 ของอาเซียน และ ก้าวขึ้นเป็นผู้ผลิตและส่งออกล้อยางอันดับต้นของโลกได้
