

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม | OFFICE OF INDUSTRIAL ECONOMICS

ทิศทางอุตสาหกรรมยางล้อของไทย

2561

สถาบันพลาสติก Plastics Institute of Thailand

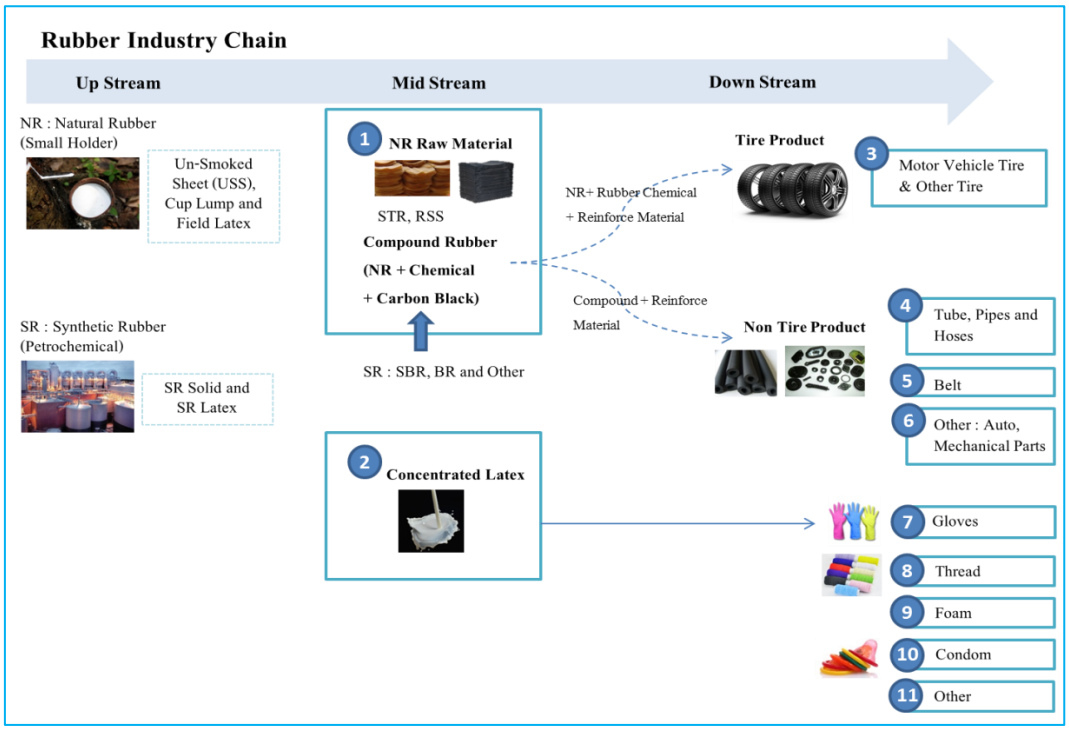
PIC Plastics Intelligent Center

บทวิเคราะห์เรื่อง ทิศทางอุตสาหกรรมยางล้อของไทย

นอกจากอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางล้อจะสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับยางพาราแล้ว ยังสามารถสร้างงานและกระจายรายได้ให้กับอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องตั้งแต่อุตสาหกรรมต้นน้ำจนถึงอุตสาหกรรมปลายน้ำ โดยปัจจัยที่มีผลกระทบโดยตรงต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางล้อ คือ การขยายตัวของอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ เนื่องจากรถยนต์หนึ่งคัน ต้องใช้ยางรถยนต์อย่างน้อย 5 เส้น โดยใช้กับรถยนต์ 4 เส้น และเป็นยางอะไหล่ 1 เส้น ทั้งนี้ในการวิเคราะห์อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางล้อจำเป็นต้องพิจารณาปัจจัยด้านอื่นควบคู่ด้วย อาทิ สถานการณ์ตลาดคู่ค้าผลิตภัณฑ์ยางล้อของไทย ปริมาณรถยนต์จดทะเบียนภายในประเทศ

1.1 โครงสร้างภาพรวมการผลิตของอุตสาหกรรมยางพารา

โครงสร้างของอุตสาหกรรมยางพาราในประเทศไทย ประกอบด้วย 3 ส่วน ดังนี้ 1. อุตสาหกรรมยางขั้นต้น แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ ยางธรรมชาติและยางสังเคราะห์ โดยผลผลิตจากยางธรรมชาติ ได้แก่ ยางแผ่น ยางก้อนถ้วย และน้ำยางสด 2. อุตสาหกรรมยางขั้นกลาง คือ การนำวัตถุดิบยางมาผ่านกระบวนการผลิตหรือผสมกับวัสดุเติมแต่ง ได้แก่ ยางแท่ง ยางแผ่นรมควัน ยางคอมพาวด์ และน้ำยางข้น 3. อุตสาหกรรมยางขั้นปลาย คือ การนำผลิตภัณฑ์ขั้นต้นและขั้นกลางมาเป็นวัตถุดิบ เพื่อให้ได้ผลิตภัณฑ์ขั้นสุดท้าย ได้แก่ ยางล้อรถยนต์ ชิ้นส่วนยานยนต์ ท่อยาง สายพาน หลอดและท่อ ชิ้นส่วนยางอุตสาหกรรม ถุงมือยาง เส้นด้ายยางยืด โฟมยาง ถุงยางอนามัย เป็นต้น (ดังรูปที่ 1-1)



รูปที่ 1-1 ห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมยาง

ยางธรรมชาติและยางสังเคราะห์เป็นวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตเป็นผลิตภัณฑ์ยาง ดังนั้น ความสำคัญของวัตถุดิบยางชนิดต่างๆ จึงอยู่ที่การเลือกใช้ยางเป็นส่วนประกอบหลักของผลิตภัณฑ์นั้นๆ ยางธรรมชาติเองถูกใช้ไปในหลายๆ ประเภท ซึ่งผลิตภัณฑ์ยางที่ประเทศไทยมีการส่งออกมากที่สุด คือ ยางยานพาหนะรองลงมา คือ ถุงมือยาง และหลอดและท่อยาง ตามลำดับ (ตารางที่ 1-1)

ตารางที่ 1-1 มูลค่าการส่งออกผลิตภัณฑ์ยางของไทย

หน่วย : ล้านบาท

ประเภท	2556	2557	2558	2559	2560
ยางยานพาหนะ	109,590	119,048	122,590	131,530	155,116
ถุงมือยาง	32,203	35,868	32,738	33,435	35,706
ถุงยางอนามัย	4,295	4,622	5,157	4,894	5,419
ยางรัดของ	2,825	2,654	2,251	2,141	2,462
สายพาน	4,192	4,166	4,289	4,967	5,403
หลอดและท่อ	7,717	9,328	9,945	10,707	11,865
อื่นๆ	100,663	86,441	58,571	47,863	51,893

ที่มา : ศูนย์ข้อมูลและวิจัยตลาดฯ สถาบันพลาสติก

1.2 ภาพรวมอุตสาหกรรมยางล้อ

ยางพาราถูกนำมาใช้เป็นวัตถุดิบที่สำคัญในการผลิตล้อรถยนต์มาเป็นระยะเวลายาวนานตั้งแต่ในอดีต แม้ว่าปัจจุบันสัดส่วนการใช้ยางธรรมชาติในยางล้อจะลดลงหลังจากที่มีการคิดค้นเทคโนโลยีใหม่ที่มีความก้าวหน้ามากขึ้นในการเพิ่มคุณสมบัติต่างๆ เพื่อให้สามารถใช้ยางสังเคราะห์เป็นสินค้าทดแทนยางธรรมชาติได้หลากหลายเพิ่มขึ้น แต่การผลิตยางล้อสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับยางธรรมชาติได้ โดยรถยนต์แต่ละประเภทมีสัดส่วนยางธรรมชาติเป็นส่วนประกอบของยางรถยนต์แตกต่างกันไป อาทิ รถยนต์นั่งโครงสร้างธรรมดามีสัดส่วนยางธรรมชาติ ร้อยละ 6 ของน้ำหนักยางรถยนต์ทั้งหมด ขณะที่รถยนต์นั่งโครงสร้างเรเดียล รถบรรทุกโครงสร้างธรรมดา และรถบรรทุกโครงสร้างเรเดียล มีสัดส่วนยางธรรมชาติ ร้อยละ 19 29 และ 36 ของน้ำหนักยางรถยนต์ทั้งหมด ตามลำดับ (ตารางที่ 1-2)

ตารางที่ 1-2 สัดส่วนของยางธรรมชาติในโครงสร้างล้อยางรถยนต์ประเภทต่างๆ (% โดยน้ำหนัก)

ส่วนประกอบของยางรถยนต์	รถยนต์นั่ง		รถบรรทุก	
	โครงสร้างธรรมดา	โครงสร้างเรเดียล	โครงสร้างธรรมดา	โครงสร้างเรเดียล
ยางธรรมชาติ	6	19	29	36
ยางสังเคราะห์	37	25	21	11
เขม่าถ่านดำ	27	25	25	23
สารประกอบเคมี	19	13	11	7
ผ้าใบ/เส้นยาง	7	7	10	1
เส้นลวดขอบ	4	5	4	4
โครงสร้างใยเหล็ก	-	6	-	18
รวม	100	100	100	100

ที่มา : ข้อมูลวิชาการยางพารา การยางแห่งประเทศไทย (เดิม ; สถาบันวิจัยยาง กรมวิชาการเกษตร)

1.2.1 การนำเข้า ส่งออก ผลิตภัณฑ์ยางล้อของโลก

จากตารางที่ 1-3 พบว่าสหรัฐอเมริกา มีมูลค่านำเข้ายางล้อสูงที่สุดเฉลี่ยไม่ต่ำกว่า 10,000 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ต่อปี รองลงมา คือ เยอรมนี และฝรั่งเศส ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม เป็นที่น่าสังเกตว่ามูลค่าการนำเข้าผลิตภัณฑ์ยางล้อในตลาดโลกมีทิศทางลดลงอย่างต่อเนื่องในช่วงที่วิเคราะห์ (ปี 2554-2559)

ตารางที่ 1-3 ประเทศที่มีมูลค่าการนำเข้าผลิตภัณฑ์ยางล้อสูงสุด ตั้งแต่ ปี 2554–2559

หน่วย : ล้านเหรียญสหรัฐฯ

ประเทศ	2554	2555	2556	2557	2558	2559
สหรัฐอเมริกา	12,893.04	14,096.46	14,069.63	14,286.88	13,869.15	13,004.05
เยอรมนี	8,780.48	7,787.07	7,753.63	7,664.10	6,319.33	6,601.64
ฝรั่งเศส	4,382.19	4,018.18	4,196.44	4,019.25	3,399.68	3,183.95
เม็กซิโก	2,558.67	3,053.23	3,089.96	3,382.68	3,234.73	2,861.77
แคนาดา	3,426.39	3,665.40	3,386.21	3,315.79	3,116.79	2,857.49
เนเธอร์แลนด์	3,195.27	2,610.08	2,578.93	2,716.80	2,484.83	2,401.50
อังกฤษ	3,231.06	3,036.17	2,999.77	2,892.42	2,485.29	2,344.20
อิตาลี	3,039.64	2,422.13	2,553.48	2,507.18	2,118.11	2,123.09
ออสเตรเลีย	2,711.14	3,103.13	2,610.91	2,228.21	1,835.93	1,803.64
เบลเยียม	2,728.79	2,130.28	1,817.13	2,069.77	1,647.60	1,722.85
อื่นๆ	30,052.00	30,700.94	31,138.43	29,686.25	25,440.45	24,892.08
World	**76,998.66**	**76,623.07**	**76,194.51**	**74,769.31**	**65,951.89**	**63,796.27**

ที่มา : GTA ; หมายเหตุ HS CODE : 4011

ตารางที่ 1-4 ประเทศที่มีมูลค่าการส่งออกผลิตภัณฑ์ยางล้อสูงสุด ตั้งแต่ ปี 2554–2559

หน่วย : ล้านเหรียญสหรัฐฯ

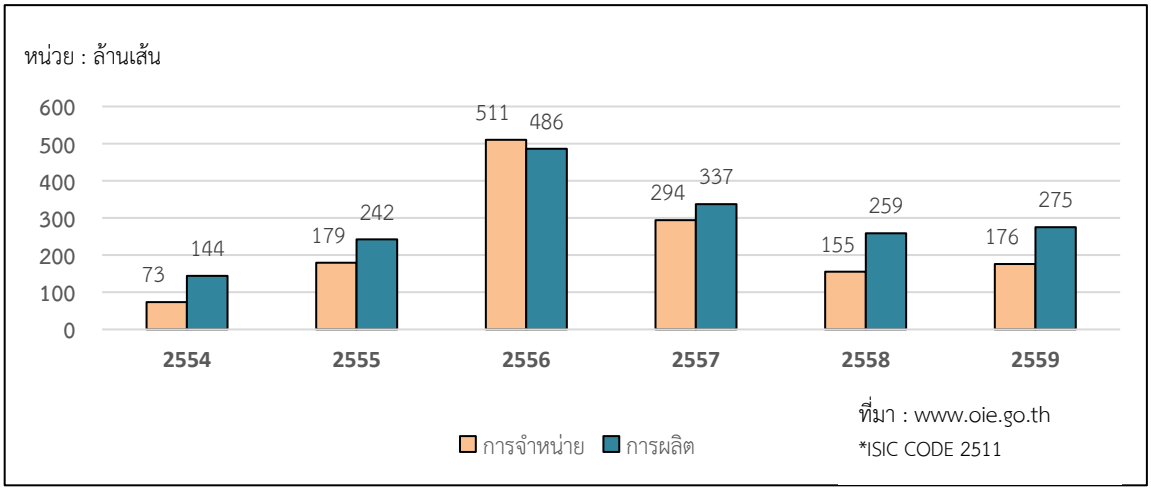
ประเทศ	2554	2555	2556	2557	2558	2559
จีน	14,768.85	15,887.40	16,154.56	16,449.67	13,849.84	12,913.13
เยอรมนี	6,925.77	6,440.06	6,592.32	6,304.23	5,420.97	5,533.31
ญี่ปุ่น	8,248.96	8,082.88	7,275.15	6,513.43	5,383.73	4,783.20
สหรัฐอเมริกา	5,438.72	5,964.63	5,707.06	5,624.52	5,096.16	4,469.98
เกาหลีใต้	4,152.03	4,506.99	4,130.69	4,001.46	3,371.56	3,413.12
ไทย	3,579.88	3,281.56	3,383.24	3,470.18	3,402.92	3,558.86
ฝรั่งเศส	4,168.17	3,994.08	3,685.02	3,358.98	2,867.12	2,510.33
เนเธอร์แลนด์	2,593.80	2,359.36	2,481.37	2,558.72	2,293.33	2,364.16
สเปน	3,118.79	2,782.24	2,815.16	2,618.71	2,094.01	2,048.88
สาธารณรัฐเช็ก	2,363.01	2,354.43	2,331.04	2,318.33	2,002.78	1,980.11
อื่นๆ	30,013.58	29,279.00	29,648.38	28,272.02	25,169.95	25,053.06
โลก	**85,371.55**	**84,932.63**	**84,203.97**	**81,490.25**	**70,952.36**	**68,628.14**

ที่มา : GTA ; หมายเหตุ HS CODE : 4011

จากตารางที่ 1-4 พบว่าจีน มีมูลค่าการส่งออกยางล้อสูงที่สุดเฉลี่ยมากกว่า 10,000 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ต่อปี รองลงมา คือ เยอรมนี ญี่ปุ่น และสหรัฐอเมริกา ตามลำดับ ทั้งนี้ สถานการณ์การส่งออกผลิตภัณฑ์ยางล้อในตลาดโลกมีทิศทางลดลงอย่างต่อเนื่องเช่นเดียวกับการนำเข้า ตลอดช่วงที่วิเคราะห์ (ปี 2554-2559)

1.2.2 อุตสาหกรรมยางล้อของประเทศไทย

หากพิจารณาปริมาณการผลิตและจำหน่ายยางรถยนต์ภายในประเทศ พบว่ามีทิศทางชะลอตัว ตั้งแต่ปี 2557 จากภาวะเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัว ท่าทีของธนาคารกลางสหรัฐอเมริกาต่อนโยบายอัตราดอกเบี้ย สถานการณ์ความไม่สงบทางการเมืองระหว่างประเทศ รวมถึงผลจากนโยบายรถยนต์คันแรกสิ้นสุดลง (ดังรูปที่ 1-2)



รูปที่ 1-2 ปริมาณการผลิตและจำหน่ายยางรถยนต์ภายในประเทศ (ปี 2554-2559)

ด้านการส่งออกผลิตภัณฑ์ยางล้อของไทย ตั้งแต่ปี 2554-2559 (ตารางที่ 1-5) มีมูลค่าเฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 3,446.11 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ต่อปี โดยปริมาณการส่งออกผลิตภัณฑ์ยางล้อมีทิศทางเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วงเวลาดังกล่าง

ตารางที่ 1-5 ปริมาณและมูลค่าการส่งออกผลิตภัณฑ์ยางล้อของประเทศไทย ปี 2554-2559

ปี	ปริมาณ (ล้านเส้น)	มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐฯ)
2554	88.24	3,579.88
2555	84.56	3,281.56
2556	90.91	3,383.24
2557	99.78	3,470.18
2558	106.27	3,402.91
2559	113.31	3,558.86

ที่มา : GTA ; กรมศุลกากร กระทรวงพาณิชย์ ; หมายเหตุ HS CODE : 4011

ทั้งนี้เมื่อพิจารณาปี 2559 (ตารางที่ 1-6) มีปริมาณการส่งออกผลิตภัณฑ์ยางล้อรวม 113.31 ล้านเส้น มูลค่า 3,558.86 ล้านเหรียญสหรัฐฯ โดยตลาดส่งออกหลักของไทย คือ สหรัฐอเมริกา คิดเป็นมูลค่า 1,393.13 ล้านเหรียญสหรัฐฯ มีปริมาณการส่งออก 33.19 ล้านเส้น รองลงมาคือ มาเลเซีย ออสเตรเลีย และญี่ปุ่น ตามลำดับ

ตารางที่ 1-6 ปริมาณและมูลค่าการส่งออกผลิตภัณฑ์ยางล้อของประเทศไทย ปี 2559

ประเทศ	ปริมาณ (ล้านเส้น)	มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐฯ)	สัดส่วน%
สหรัฐอเมริกา	33.19	1,393.13	39.15
มาเลเซีย	6.14	169.57	4.76
ออสเตรเลีย	3.53	166.18	4.67
ญี่ปุ่น	6.18	165.93	4.66
จีน	2.34	126.51	3.55
เวียดนาม	2.26	118.59	3.33
ซาอุดีอาระเบีย	1.87	98.49	2.77
เยอรมนี	3.56	92.52	2.60
อียิปต์	1.56	69.85	1.96
สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์	1.52	65.98	1.85
อื่นๆ	51.16	1,092.11	30.69
โลก	**113.31**	**3,558.86**	**100.00**

ที่มา : GTA ; กรมศุลกากร กระทรวงพาณิชย์ ; หมายเหตุ HS CODE : 4011

ตารางที่ 1-7 มูลค่าการนำเข้าผลิตภัณฑ์ยางล้อของประเทศสหรัฐอเมริกา ปี 2554-2559

หน่วย : ล้านเหรียญสหรัฐฯ

ประเทศ	2554	2555	2556	2557	2558	2559
จีน	2,700.56	3,291.60	3,863.42	4,171.69	2,858.19	2,084.24
แคนาดา	1,997.57	2,046.34	1,928.97	1,801.84	1,607.77	1,577.62
ญี่ปุ่น	1,749.26	1,652.62	1,479.53	1,412.42	1,433.65	1,169.43
เกาหลีใต้	1,462.92	1,615.29	1,323.55	1,245.70	1,407.75	1,415.57
ไทย	916.25	907.61	896.91	886.56	1,134.97	1,393.13
เม็กซิโก	577.34	674.94	668.07	649.30	763.30	722.57
อินโดนีเซีย	499.66	485.22	518.12	487.76	678.21	791.51
เยอรมนี	415.36	439.04	471.48	461.41	461.61	416.78
ไต้หวัน	355.10	343.62	364.14	372.08	475.17	414.99
เวียดนาม	64.71	85.66	66.97	68.10	177.96	260.83
อื่นๆ	2,154.31	2,554.52	2,488.46	2,730.02	2,870.57	2,757.38
โลก	**12,893.04**	**14,096.46**	**14,069.63**	**14,286.88**	**13,869.15**	**13,004.05**

ที่มา : GTA ; กรมศุลกากร กระทรวงพาณิชย์ ; หมายเหตุ HS CODE : 4011

เมื่อพิจารณามูลค่าการนำเข้าผลิตภัณฑ์ยางล้อของสหรัฐอเมริกา (ตารางที่ 1-7) พบว่ามีมูลค่าไม่ต่ำกว่า 10,000 ล้านเหรียญสหรัฐฯ โดยไทยอยู่ในลำดับที่ 5 และมีคู่แข่งขันที่สำคัญ ได้แก่ จีน แคนาดา ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ ตามลำดับ ซึ่งเห็นได้ว่า ตลาดสหรัฐอเมริกา เป็นคู่ค้าสำคัญและมีความต้องการยางล้อต่อปีเป็นจำนวนมาก จึงถือเป็นโอกาสที่น่าสนใจในการส่งออกยางล้อของไทย

ตารางที่ 1-8 ปริมาณและมูลค่าการนำเข้าผลิตภัณฑ์ยางล้อของประเทศไทย ปี 2559

ประเทศ	ปริมาณ (ล้านเส้น)	มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐฯ)	สัดส่วน%
จีน	3.86	87.72	25.92
ญี่ปุ่น	0.89	66.71	19.71
อินโดนีเซีย	0.79	28.65	8.47
มาเลเซีย	0.51	24.15	7.14
สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์	0.12	22.30	6.59
เยอรมนี	0.29	20.48	6.05
อินเดีย	0.27	18.14	5.36
เวียดนาม	1.28	14.59	4.31
เกาหลีใต้	0.18	9.73	2.88
บราซิล	0.05	8.09	2.39
อื่นๆ	0.76	37.85	11.18
โลก	9.00	338.41	100.00

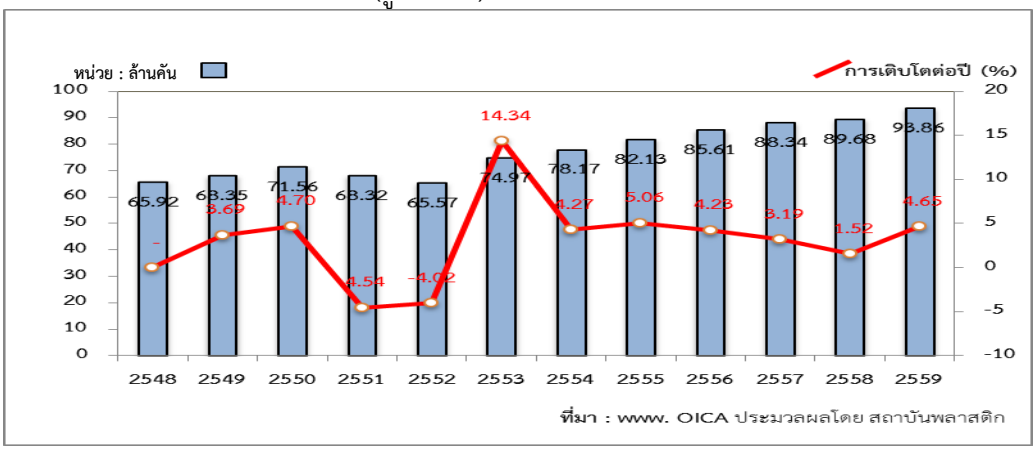
ที่มา : GTA ; กรมศุลกากร กระทรวงพาณิชย์ ; หมายเหตุ HS CODE : 4011

ด้านการนำเข้าผลิตภัณฑ์ยางล้อของไทยใน ปี 2559 (ตารางที่ 1-8) ประเทศไทยมีปริมาณการนำเข้าผลิตภัณฑ์ยางล้อ 9 ล้านเส้น คิดเป็นมูลค่า 338.41 ล้านเหรียญสหรัฐฯ โดยส่วนมากเป็นการนำเข้าจาก จีน และญี่ปุ่น คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 25.92 และ 19.71 ของข้อมูลการนำเข้าผลิตภัณฑ์ยางล้อของไทยทั้งหมด ตามลำดับ

1.3 ภาพรวมอุตสาหกรรมยานยนต์

1.3.1 การจำหน่ายรถยนต์

ตั้งแต่ ปี 2548 ถึง ปี 2559 มีปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ในตลาดโลกรวมจำนวน 932 ล้านคัน คิดเป็นจำนวนเฉลี่ย 77 ล้านคันต่อปี โดยอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปีอยู่ที่ร้อยละ 3.09 และตั้งแต่ ปี 2553 เป็นต้นมา มีอัตราการเติบโตต่อปีเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง (รูปที่ 1-3)



รูปที่ 1-3 ปริมาณจำหน่ายรถยนต์ของโลกรวมย้อนหลัง ปี 2548–2559

เมื่อพิจารณาการจำหน่ายรถยนต์รายประเทศใน ปี 2559 (ตารางที่ 1-9) พบว่าจีนมีปริมาณการจำหน่ายรวมสูงสุด อยู่ที่ 28.03 ล้านคัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 29.86 ของปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ทั้งหมดในตลาดโลก รองลงมา คือ สหรัฐอเมริกา มีปริมาณการจำหน่าย 17.87 ล้านคัน คิดเป็นสัดส่วน ร้อยละ 19.04

ตารางที่ 1-9 ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์รายประเทศ ปี 2559

หน่วย : คัน

ประเทศ	รถยนต์ส่วนบุคคล	รถยนต์พาณิชย์	รวม	สัดส่วน%
จีน	24,376,902	3,651,273	28,028,175	29.86
สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์	6,872,729	10,993,044	17,865,773	19.04
ญี่ปุ่น	4,146,459	823,801	4,970,260	5.30
เยอรมนี	3,351,607	357,260	3,708,867	3.95
อินเดีย	2,966,637	702,640	3,669,277	3.91
อังกฤษ	2,692,786	430,969	3,123,755	3.33
ฝรั่งเศส	2,015,177	463,295	2,478,472	2.64
บราซิล	1,676,722	373,599	2,050,321	2.18
อิตาลี	1,824,968	225,324	2,050,292	2.18
แคนาดา	661,088	1,322,657	1,983,745	2.11
อื่นๆ	18,879,356	5,048,094	23,927,450	25.49
รวม	**69,464,431**	**24,391,956**	**93,856,387**	**100.00**

ที่มา : สถาบันยานยนต์

และเมื่อพิจารณาปริมาณการผลิตรถยนต์รายประเทศ ปี 2559 (ตารางที่ 1-10) พบว่าจีนมีปริมาณการผลิตรถยนต์รวมทั้งหมด 28.12 ล้านคัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 29.49 ของปริมาณการผลิตรถยนต์ทั้งหมดในตลาดโลก รองลงมา คือ สหรัฐอเมริกา และญี่ปุ่น โดยมีปริมาณการผลิต 12.20 ล้านคัน และ 9.20 ล้านคัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 12.79 และร้อยละ 9.65 ตามลำดับ โดยไทยมีปริมาณการผลิตอยู่ที่ 1.94 ล้านคัน คิดเป็นสัดส่วน ร้อยละ 2.04

ตารางที่ 1-10 ปริมาณการผลิตรถยนต์รายประเทศ ปี 2559

หน่วย : คัน

ประเทศ	รถยนต์ส่วนบุคคล	รถยนต์พาณิชย์	รวม	สัดส่วน%
จีน	24,420,744	3,698,050	28,118,794	29.49
สหรัฐอเมริกา	3,934,357	8,263,780	12,198,137	12.79
ญี่ปุ่น	7,873,886	1,330,704	9,204,590	9.65
เยอรมนี	5,746,808	315,754	6,062,562	6.36
อินเดีย	3,677,605	811,360	4,488,965	4.71
เกาหลีใต้	3,859,991	368,518	4,228,509	4.43
เม็กซิโก	1,993,168	1,604,294	3,597,462	3.77
สเปน	2,354,117	531,805	2,885,922	3.03
แคนาดา	802,057	1,568,214	2,370,271	2.49
บราซิล	1,778,464	377,892	2,156,356	2.26
อื่นๆ	16,145,188	4,111,908	20,051,722	21.03
รวม	**72,586,385**	**22,982,279**	**95,363,290**	**100.00**

ที่มา : สถาบันยานยนต์

ปริมาณการผลิตรถยนต์และยอดจดทะเบียนรถยนต์ภายในประเทศ

ในช่วงปี 2555–2556 ไทยมีปริมาณการผลิตรถยนต์เฉลี่ยประมาณ 2.45 ล้านคัน โดยตั้งแต่ปี 2557 เป็นต้นมา ปริมาณการผลิตรถยนต์ของไทยลดลงอยู่ในระดับต่ำกว่า 2 ล้านคัน และในปี 2560 มีปริมาณการผลิตรถยนต์อยู่ที่ 1.98 ล้านคัน (ตารางที่ 1-11)

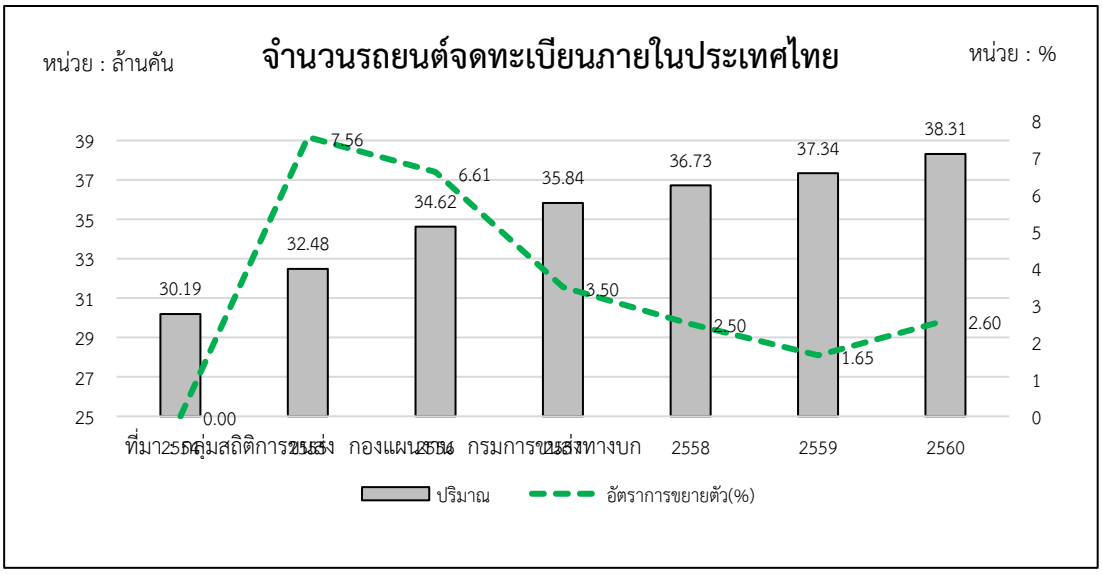
ตารางที่ 1-11 ปริมาณการผลิตรถยนต์รวมของประเทศไทย ปี 2555-2560

หน่วย : คัน

ปี	รวม	รถยนต์ส่วนบุคคล	รถยนต์พาณิชย์	สัดส่วน (%)	
				รถยนต์ส่วนบุคคล	รถยนต์พาณิชย์
2555	2,453,717	956,501	1,495,940	38.98	60.97
2556	2,459,504	1,066,147	1,388,301	43.35	56.45
2557	1,880,587	742,114	1,137,291	39.46	60.48
2558	1,911,751	763,047	1,148,630	39.91	60.08
2559	1,944,417	805,033	1,139,384	41.40	58.60
2560	1,988,823	818,440	1,170,383	41.15	58.85

ที่มา : สถาบันยานยนต์ สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

จากข้อมูลจำนวนรถยนต์จดทะเบียนภายในประเทศไทย (รวมทุกประเภท) ของกรมการขนส่งทางบก พบว่ามีการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับปริมาณการผลิตรถยนต์ของไทย โดยในปี 2560 มีปริมาณรถยนต์จดทะเบียนในประเทศจำนวน 38.31 ล้านคัน หรือมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 3.49 ต่อปี (ปี 2554-2560) (รูปที่ 1-4)



รูปที่ 1-4 ปริมาณรถยนต์จดทะเบียนของประเทศไทย

1.4 บทสรุปและข้อเสนอแนะ

จากข้อมูลทั้งหมดชี้ให้เห็นว่าอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางล้อของไทยนั้นมีทิศทางที่ดี โดยมีปัจจัยสนับสนุนการเติบโตจากมูลค่าการนำเข้าของสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นประเทศคู่ค้าสำคัญของไทย มูลค่าและปริมาณการส่งออกผลิตภัณฑ์ยางล้อของไทย ปริมาณการผลิตรถยนต์ และปริมาณรถยนต์จดทะเบียนภายในประเทศ ที่มีทิศทางและแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจากสถิติปริมาณรถยนต์ที่จดทะเบียนภายในประเทศ ทำให้ประมาณการณ์ได้ว่าจะมีความต้องการยางล้อไม่น้อยกว่า 125 ล้านเส้นต่อปี ดังนั้นผู้ประกอบการไทยจำเป็นต้องเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางล้อในอนาคต

ข้อเสนอแนะ

- ผู้ประกอบการไทยควรประเมินศักยภาพธุรกิจและพิจารณาวางตำแหน่งสินค้าของตนเองว่าจะแข่งขันด้านคุณภาพระดับใด เพื่อให้ตรงกับความต้องการของตลาดเป้าหมาย
- ผู้ประกอบการไทยควรเร่งจัดหาเทคโนโลยีเพิ่มเติม เพื่อลดต้นทุนการผลิตในภาคอุตสาหกรรมให้ลดต่ำลง โดยภาครัฐที่เกี่ยวข้องทำหน้าที่สนับสนุนและส่งเสริมทั้งในแง่ของเครื่องจักร อุปกรณ์ งบประมาณ และองค์ความรู้
- ผู้ประกอบการไทยควรศึกษาอุตสาหกรรมยางล้อของประเทศคู่แข่ง เช่น ญี่ปุ่น หรือ เกาหลีใต้ ว่ามีแผนการดำเนินงานอย่างไร เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาธุรกิจและยกระดับให้ตำแหน่งของตนเองขึ้นไปทัดเทียมได้
- ผู้ประกอบการไทยควรติดตามการเคลื่อนไหวของอุตสาหกรรมยางล้อของประเทศผู้ตาม ได้แก่ เม็กซิโก และ อินโดนีเซีย ว่าจะก้าวขึ้นมาแย่งส่วนแบ่งตลาดสำคัญอย่างสหรัฐอเมริกาหรือไม่ และศึกษากลยุทธ์ของจีนในการเป็นผู้นำด้านอุตสาหกรรมยางล้อ เพื่อประกอบการวางแผนธุรกิจและพัฒนาผลิตภัณฑ์ให้ตรงกับความต้องการของตลาด