

บทที่ ๒



อุตสาหกรรมยางรถยนต์ในประเทศไทย

จากเดิมที่ไทยเรามีการนำเข้ายางรถยนต์เป็นจำนวนมาก รัฐบาลโดยคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนแห่งประเทศไทย จึงได้พิจารณาให้การสนับสนุนและส่งเสริมการจัดตั้งโรงงานผลิตรายางรถยนต์ขึ้นเป็นครั้งแรกในปี พ.ศ. ๒๕๐๗ คือบริษัทไฟร์สโตน (ประเทศไทย) จำกัด เพื่อทดแทนการนำเข้าบางส่วน ต่อมาเมื่อความต้องการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จึงได้มีการส่งเสริมการจัดตั้งขึ้นอีก ๒ โรงงานคือ บริษัทไทยบริจด์สโตน จำกัด และบริษัทกุกเคียร์ (ประเทศไทย) จำกัด นอกจากนี้ได้มีการจัดตั้งโรงงานขนาดเล็ก (ซึ่งไม่ได้รับการส่งเสริม) อีกประมาณ ๘ โรงงาน ทำให้ประเทศไทยสามารถผลิตรายางรถยนต์ได้จำนวนมากเพียงพอต่อความต้องการในประเทศ และส่งเป็นสินค้าออกที่ทำรายได้ให้กับประเทศไทยปีละไม่น้อย

๑. มูลึก

รายชื่อโรงงานมูลึกยางรถยนต์ ที่ได้จดทะเบียนไว้กับกระทรวงพาณิชย์ ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๐๔-๒๕๐๖ มีรวมทั้งสิ้น ๑๑ โรงงาน เป็นโรงงานที่ได้รับการส่งเสริม ๓ โรงงาน และที่ไม่ได้รับการส่งเสริมอีก ๘ โรงงาน ดังจะเห็นได้จาก

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 2.1 รายชื่อผู้ผลิตยางรถยนต์ภายในประเทศระหว่างปี 2507-2526

รายชื่อผู้ผลิต	พ.ศ. เบิก ค่าเงินการ	ทุนจก ทะเบียน (ล้านบาท)	จำนวน ทุนทั้งหมด (ล้านบาท)	การถือหุ้น	จำนวน พนักงานในปี พ.ศ. 2526
<u>โรงงานที่ได้รับการส่งเสริม</u>					
1. บริษัททางสยาม จำกัด	2507	45	600	ไทย 79% อเมริกัน 21%	617
2. บริษัทไทยบริคส์โตน จำกัด	2512	50	300	ไทย 40% ญี่ปุ่น 60%	650
3. บริษัททูกเคียร์ (ประเทศ ไทย) จำกัด	2513	60	515	ไทย 40% อเมริกัน 60%	655
<u>โรงงานที่ไม่ได้รับการ ส่งเสริม</u>					
4. ห้างหุ้นส่วนจำกัด อุตสาหกรรมไทยสิน	2513	20	158	ไทย 68% ไต้หวัน 32%	423
5. บริษัทแอสตรอล จำกัด	2514	3	18	ไทย 51% ไต้หวัน 49%	92
6. โรงงานยางไทยสโตน จำกัด	2516	1	3	ไทย 100%	40
7. บริษัทฮอร์คไทยร์แอนค ริบเบอร์ จำกัด ¹	2518	12	20	ไทย 52% ไต้หวัน 48%	150
8. บริษัท ทีแอนด์ซี จำกัด	2519	4	20	ไทย 100%	80

รายชื่อผู้ผลิต	พ.ศ. เปิด ดำเนินการ	ทุนจก ทะเบียน (ล้านบาท)	จำนวน ทุนทั้งหมด (ล้านบาท)	การถือหุ้น	จำนวน พนักงานในปี พ.ศ. 2526
9. บริษัททีเอสโตน จำกัด	2519	10	50	ไทย 51% ไต้หวัน 49%	200
10. บริษัท เซอร์ คิวลิส จำกัด ²	2522	5	23	ไทย 100%	200
11. บริษัท ป.สยาม อุตสาหกรรม จำกัด	2520	5	20	ไทย 100%	150

ที่มา: สำนักงานส่งเสริมการลงทุนแห่งประเทศไทย

1. เป็นบริษัทที่ได้รับการโอนมาจาก บริษัทยูนิเวอร์แซล จำกัด
2. เป็นบริษัทที่ได้รับการโอนมาจาก บริษัทไทยนานกวางอุตสาหกรรมยาง

ประเภทของยางรถยนต์ที่แต่ละผู้ผลิตสามารถผลิตได้

จากตารางที่ 2.1

ผู้ผลิตรายที่ 1, 2, 3 สามารถผลิตยางรถยนต์ ทุกชนิดคือ ยางรถยนต์ทั้งชนิด
ธรรมดา และเรเดียล ยางรถบรรทุกและโดยสารยางรถขนาดใหญ่ เช่น รถเกรตคิน
และแทร็คเตอร์ รวมทั้ง ยางใน และยางรองยางใน

ผู้ผลิตรายที่ 4, 5 ผลิตยางรถจักรยานยนต์ ยางรถยนต์ธรรมดา ยางรถบรรทุก
และโดยสาร รวมทั้งยางในและยางรองยางใน

ผู้ผลิตรายที่ 6 ผลิตเฉพาะยางในรถจักรยานยนต์และรถยนต์

ผู้ผลิตรายที่ 7 ผลิตยางรถยนต์นั่งธรรมดา ยางรถบรรทุก และโดยสาร รวม
ทั้งยางในและยางรองยางใน

ผู้ผลิตรายที่ 8 ผลิตภัณฑ์ยางรถยนต์ขนาดใหญ่ เช่นรถเกรดคิน และแทร็คเตอร์

ผู้ผลิตรายที่ 9, 10 ผลิตภัณฑ์ยางรถยนต์นั่งธรรมดา ยางรถบรรทุกและโดยสาร

ผู้ผลิตรายที่ 11 ผลิตภัณฑ์ยางรถยนต์นั่งธรรมดา ยางรถบรรทุก และโดยสาร ยางขนาดใหญ่ เช่น รถเกรดคินและแทร็คเตอร์

สำหรับบริษัทผู้ผลิตยางรถยนต์ชั้นนำในประเทศไทย ได้แก่ บริษัทยางสยาม จำกัด
 ก็มคือ บริษัทไฟร์สโตน (ประเทศไทย) จำกัด บริษัทไทยบริจิสโตน จำกัด และบริษัท
 กู๊ดเยียร์ (ประเทศไทย) จำกัด

บริษัทยางสยาม จำกัด

รับซื้อกิจการจากบริษัทไฟร์สโตน จำกัด เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2525
 แต่ยังคงใช้ชื่อของยางรถยนต์ที่ผลิตว่า "ไฟร์สโตน" ก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ. 2504 เป็นบริษัทใน
 เครือซีเมนต์ไทย จำกัด ได้รับการส่งเสริมการลงทุน เมื่อวันที่ 11 มิถุนายน 2506 ทุน
 จกทะเบียน 45 ล้านบาท สินทรัพย์ 302,570,000 บาท ทุนค่าเนินการ 292,725,000
 บาท คนไทยถือหุ้นร้อยละ 79 อเมริกันถือหุ้นร้อยละ 21 สำหรับกลุ่มผู้ถือหุ้นได้แก่ 1.

บริษัท ปูนซีเมนต์ไทย จำกัด 2. The Firestone & Rubber Company

3. สำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ 4. ธนาคารกสิกรไทย จำกัด 5. ธนาคาร
 ไทยพาณิชย์ จำกัด โรงงานตั้งอยู่ที่ 32 ถนนปู่เจ้าสมิงพราย ท.สาโรงไค้ อ.พระประแดง
 จ.สมุทรปราการ

บริษัทไทยบริจิสโตน จำกัด

ใช้ชื่อ ยางรถยนต์ที่ผลิตว่า "บริจิสโตน" เริ่มก่อตั้งบริษัทเมื่อวันที่ 22
 มิถุนายน พ.ศ. 2510 ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุน เมื่อวันที่ 22 มกราคม พ.ศ. 2512
 ทุนจดทะเบียนในขณะนั้น 50 ล้านบาท สินทรัพย์ 190,960,000บาท ทุนค่าเนินการ
 108,979,000 บาท ถือหุ้นโดยคนไทย ร้อยละ 40 ญี่ปุ่นถือหุ้นร้อยละ 60 โรงงานตั้งอยู่
 ที่ 14/3 ถนนพหลโยธิน กม.33 ต.คลองหนึ่ง อ.คลองหลวง จ.ปทุมธานี ตั้งอยู่บน
 เนื้อที่ 180,000 ตารางเมตร

บริษัทก๊วกเยียร์(ประเทศไทย) จำกัด

ใช้ชื่ออย่างรถยนต์ ที่ผลิตว่า "ก๊วกเยียร์" เป็นผู้ผลิตยางล้อเครื่องบินและผู้
 เกี่ยว ก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ. 2511 ้วยทุนจดทะเบียน 60 ล้านบาท ได้รับบัตรส่งเสริม
 การลงทุน เมื่อวันที่ 13 สิงหาคม 2510 สิทธิประโยชน์ 265,000,000 บาท ทุนค่าเงินการ
 249,600,000 บาท โดยเป็นการร่วมลงทุนระหว่าง คนไทยร้อยละ 40 และอเมริกัน
 ร้อยละ 60 สำหรับกลุ่มผู้ถือหุ้นได้แก่ 1. Good Year Tyre & Rubber Company
 2. บริษัทเอกชัยเอ็กซ์พอร์ต จำกัด 3. บริษัทเอื้อวัฒน์กุล จำกัด 4. บริษัทศรีพี่น้อง
 จำกัด 5. บริษัทศรีศิริเอนเตอร์ไพร์ส จำกัด 6. บริษัทชัยนรินทร์ธุรกิจ จำกัด
 7. บริษัทมงคลศิรินทร์ จำกัด 8. บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย โรงงาน
 ตั้งอยู่ที่ กม. 36 ถนนพหลโยธิน อ. คลองหลวง จ. ปทุมธานี ตั้งอยู่บนเนื้อที่ 240 ไร่

ศูนย์วิทยพัทยาการ
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 2.2 ค่าจ้างการผลิตและ ปริมาณการผลิตยางรถยนต์ แยกตามโรงงานผู้ผลิตในประเทศ ระหว่างปี พ.ศ. 2525-2526

ชื่อโรงงาน	ค่าจ้างการผลิต		ปริมาณการผลิต		% ปริมาณการผลิต เทียบกับค่าจ้างการผลิต	
	พ.ศ. 2525	พ.ศ. 2526	พ.ศ. 2525	พ.ศ. 2526	2525	2526
1. บริษัทไทยบริจส์ไทน์	900,000	1,100,000	669,646	997,668	74.40	90.70
2. บริษัทยางสยาม จำกัด	700,000	800,000	514,600	712,107	73.51	89.01
3. บริษัททีกูเยียร์ (ประเทศไทย) จำกัด	500,000	600,000	444,556	505,975	88.91	84.33
รวม โรงงานที่ไ้รับการส่งเสริม	2,100,000	2,500,000	1,628,802	2,215,750	77.56	88.63
4. บริษัทฮอร์คไทร์แอนคัมเบอร์*	150,000	50,000 *	} 505,198	} 371,250		
5. ห้างหุ้นส่วนจำกัดอุตสาหกรรมไทยสิน จำกัด	120,000	120,000				
6. บริษัทคีสไทน์ จำกัด	100,000	100,000				
7. บริษัทป. สยามอุตสาหกรรม จำกัด	80,000	80,000				
8. บริษัทผลิตยางเฮอคิวซิส จำกัด	30,000	30,000				
9. บริษัททีแอนด์ที จำกัด	20,000	20,000				
10. บริษัท แอสทอรอล จำกัด	20,000	20,000				
รวมโรงงานที่ไม่ไ้รับการส่งเสริม	520,000	420,000	505,198	371,250	97.15	88.39
รวมทั้งสิ้น	2,620,000	2,920,000	2,134,000	2,587,000	100	100

ที่มา. สอดตามจากผู้ผลิต

* กำลังจะ ปิดกิจการในปี พ.ศ. 2527

จากตารางที่ 2.2 จะเห็นได้ว่า อัตราส่วนของกำลังการผลิต ระหว่าง โรงงานที่ไ้รับ การส่งเสริมกับโรงงานที่ไม่ได้รับการส่งเสริม ในปี พ.ศ. 2526 เท่ากับ 2,500,000 : 420,000 หรือเท่ากับ 6 : 1

สำหรับอัตราส่วนของปริมาณการผลิตจะเท่ากับ 2,215,750 : 371,250 หรือเท่ากับ 6 : 1 เช่นเดียวกับกำลังการผลิต

ตารางที่ 2.3 เปรียบเทียบอัตราส่วนของปริมาณการผลิตรวมของโรงงานผู้ผลิตยางรถยนต์ชั้นนำและโรงงานขนาดเล็ก

	ปริมาณการผลิต	
	2525	2526
ปริมาณการผลิตรวมของโรงงานชั้นนำ อัตราส่วน (%)	1,628,802 76.33	2,215,750 85.65
ปริมาณการผลิตรวมของโรงงานขนาดเล็ก อัตราส่วน (%)	505,198 23.67	371,250 14.35
รวม อัตราส่วน (%)	2,134,000 100	2,587,000 100

จากตารางที่ 2.3 จะเห็นได้ว่า ปริมาณการผลิตรวมของบริษัทผู้ผลิตยางชั้นนำ ทั้ง 3 แห่ง มีอัตราส่วนของปริมาณการผลิตในปีพ.ศ. 2526 ประมาณร้อยละ 85.65 เมื่อเทียบกับโรงงานขนาดเล็กซึ่งมีอัตราส่วนปริมาณการผลิตเพียงร้อยละ 14.35 แสดงให้เห็นว่า ลักษณะตลาดของอุตสาหกรรมยางรถยนต์ เป็นแบบผู้ขายหรือผู้ผลิตน้อยราย (Oligopoly)

ตารางที่ 2.4 ปริมาณการผลิตยางรถยนต์แยกตามประเภทของรถยนต์ของโรงงานที่ได้
รับการส่งเสริมระหว่างปี พ.ศ. 2522-2526

ประเภทของยางรถยนต์	ปริมาณการผลิต (หน่วย: เส้น)				
	2522*	2523	2524	2525	2526
ยางรถยนต์นั่ง					
-ยางธรรมดา	207,283	185,252	181,024	151,720	176,937
อัตราการเติบโต	-	-10.83%	-12.67%	-26.80%	-14.64%
-ยางเรเคิล	368,438	344,258	379,419	348,131	559,089
อัตราการเติบโต	-	-6.57%	+2.97%	-5.52%	+51.73%
รวมยางรถยนต์นั่ง	575,766	529,510	560,443	499,851	736,026
อัตราการเติบโต	-	-8.03%	-2.66%	-13.18%	+27.83%
ยางรถบรรทุกและโดยสาร					
-ขนาดใหญ่	561,192	539,889	584,846	492,225	515,399
อัตราการเติบโต	-	-3.80%	+4.21%	-12.29%	-8.16%
-ขนาดเล็ก	658,359	600,875	704,569	547,209	890,669
อัตราการเติบโต	-	+13.49%	+33.08%	+3.36%	+68.23%
รวมยางรถบรรทุกและโดยสาร	1,219,551	1,140,764	1,289,415	1,039,434	1,406,068
อัตราการเติบโต	-	-6.46%	+5.73%	-14.77%	+15.29%

ประเภทของยางรถยนต์	ปริมาณการผลิต (หน่วย: เส้น)				
	2522 *	2523	2524	2525	2526
ยางรถขนาดใหญ่					
-ยางรถเกเรคติน	8,010	12,328	14,500	16,654	6,365
อัตรากวามเติบโต	-	+ 53.91%	+81.02%	+107.91%	-20.54%
-ยางรถแทรกเตอร์	41,369	37,086	43,573	34,348	46,261
อัตรากวามเติบโต	-	-10.35%	+ 5.33%	-16.97%	+ 11.82%
รวมยางรถขนาดใหญ่	49,379	49,414	58,073	51,002	52,626
อัตรากวามเติบโต	-	+ 0.07%	+ 17.61%	+ 3.29%	+6.57%
รวมยางรถทุกชนิด	1,844,696	1,719,688	1,907,931	1,590,287	2,194,720
อัตรากวามเติบโต	-	-6.78%	+ 3.43%	-13.79%	+ 18.97%
			อัตรากวามเติบโต	-	+ 38.00%

* หมายถึง ใหปี พ.ศ. 2522 เป็นปีฐาน

ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย

จากตารางที่ 2.4 แสดงให้เห็นว่า ในปี พ.ศ. 2526 ปริมาณการผลิตยางรถยนต์ทุกชนิด มีอัตรากวามเติบโต ประมาณร้อยละ 18.97 (เมื่อเทียบกับปีพ.ศ. 2522) และประมาณร้อยละ 38.00 (เมื่อเทียบกับ พ.ศ. 2525) และเมื่อเทียบระหว่างปีพ.ศ. 2526 กับปีพ.ศ. 2522 สำหรับยางรถยนต์แต่ละประเภท

ยางรถยนต์นั่งธรรมดา มีอัตรากการผลิตลดลงประมาณร้อยละ 14.64

ยางรถยนต์นั่งเรเคียด มีอัตรากการผลิตเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 51.73

ที่เป็นเช่นนี้ เนื่องจากการที่บริษัทผู้ผลิตชั้นนำได้โฆษณาและประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับความปลอดภัยของยางเรเคียด ที่มีมากกว่ายางธรรมดา ทำให้ผู้บริโภคมีความนิยมในการใช้ยางเรเคียดเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว เมื่อการผลิตยางเรเคียดเพิ่มขึ้น การผลิตยางธรรมกาย่อมลดลง

ยางรถบรรทุกและโดยสารขนาดใหญ่ มีอัตราลดลงประมาณร้อยละ 8.16
แต่ยางขนาดเล็กมีอัตราเพิ่มขึ้นประมาณ ร้อยละ 68.23

ที่เป็นเช่นนี้ เนื่องจากการนำรถบรรทุกเล็กมาคิดแปลงเป็นรถเมล์เล็กสอง
แถวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และปัญหาการห้ามรถบรรทุกใหญ่วิ่งในช่วงเวลา 7.00-
10.00 น. และ 16.00-18.00 น. ของการเปิดภาคเรียน ทำให้เกิดความจำเป็นในการ
ใช้รถบรรทุกเล็กที่สามารถวิ่งได้ในเวลาดังกล่าว

ยางรถขนาดใหญ่ รถเกรตคิน มีอัตราลดลงประมาณร้อยละ 20.54

รถแทรกเตอร์มีอัตราเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 11.82

เนื่องจากยางรถขนาดใหญ่มีการผลิตไม่มาก เมื่อเทียบกับยางรถยนต์นั่งและ
ยางรถบรรทุกและโดยสาร ทำให้ความเปลี่ยนแปลงเมื่อคิดเป็นจำนวนเส้นแล้ว จำนวน
ที่แตกต่างกันมีไม่มาก

2. กระบวนการผลิต

สำหรับกระบวนการผลิต ประกอบด้วย กรรมวิธีการผลิตวัตถุดิบที่ใช้ในการ
ผลิต และต้นทุนการผลิต

2.1 กรรมวิธีการผลิต

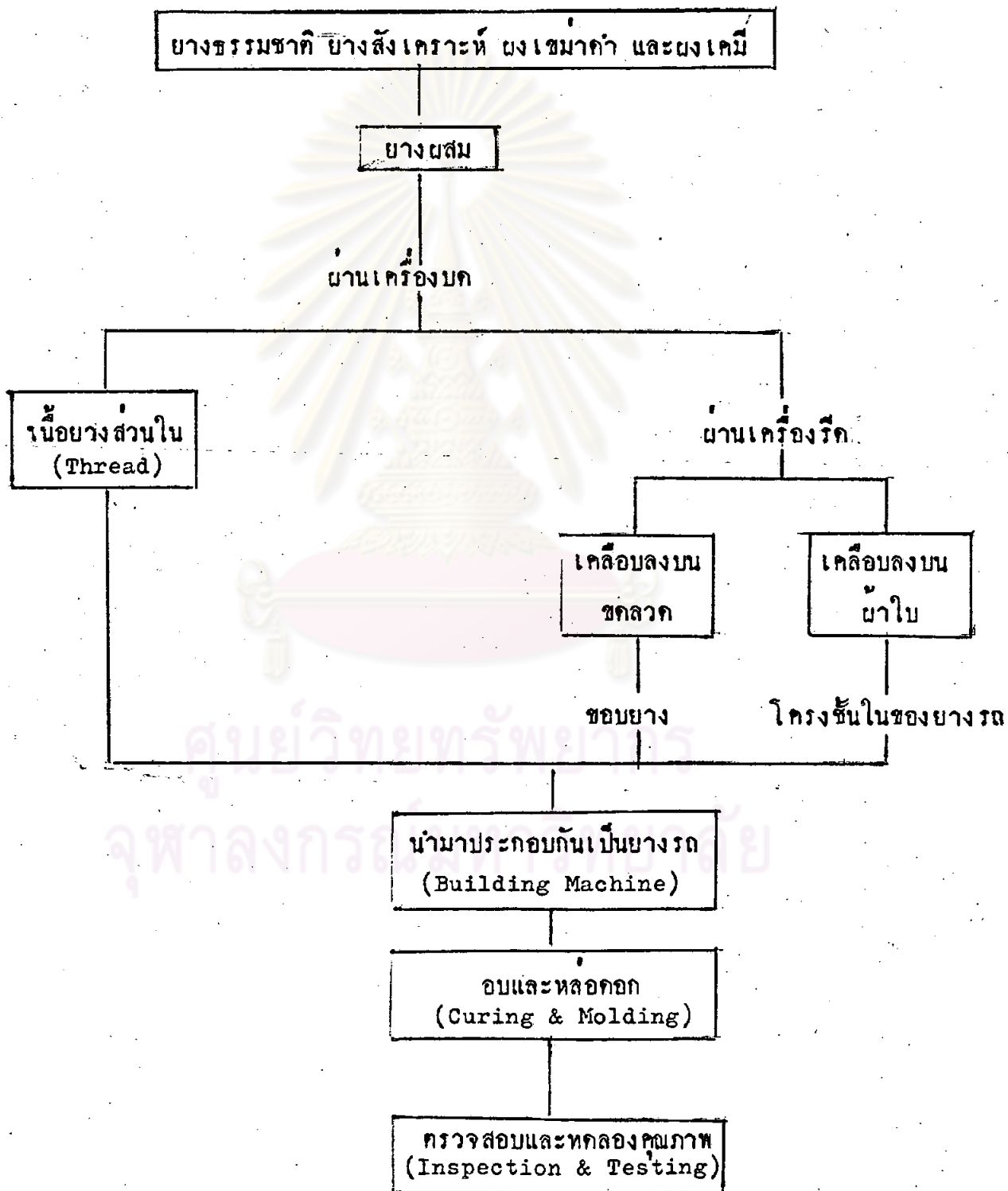
สำหรับกรรมวิธีการผลิต มีรายละเอียดอยู่ในภาคผนวกในที่นี้ขอแสดง เป็น
แผนผังกรรมวิธีการผลิตยางนอกรถยนต์ดังจะเห็นได้จาก

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนผังกรรมวิธีการผลิตยางนอกรถยนต์

การผสม (Mixing)



2.2. วัตถุดิบที่ใช้ในการผลิต

วัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตยางรถยนต์ ประกอบด้วยวัตถุดิบชนิดต่าง ๆ

ดังนี้

ยางธรรมชาติ (Natural Rubber)

พรีพอลิเมอร์ของยางธรรมชาติที่ผลิตขึ้นจากพืชยางพารา (Natural Rubber) มีคุณสมบัติ (rubber-like Elasticity), Tensile Strength และ Abrasion Resistance

ยางธรรมชาติเป็นวัตถุดิบหลักที่สำคัญของการผลิตสามารถหาได้จากภายในประเทศทั้งหมด ซึ่งมีแหล่งเพาะปลูกทางภาคใต้ ภาคตะวันออกเฉียงใต้ และเริ่มมีการเพาะปลูกทางภาคอีสาน ของไทย นอกจากนี้ยังสามารถส่ง เป็นสินค้าออกที่สำคัญ เป็นอันดับสามของโลกรองจากประเทศมาเลเซียและอินโดนีเซีย

ยางสังเคราะห์ (Synthetic Rubber)

เป็นยางสังเคราะห์แบบธรรมชาติ

มีหลายชนิด เช่น Nitrile Rubber (NBR), Chloroprene Rubber (CR), Butyl Rubber, Isoprene-Isobutylene Rubber

ยางสังเคราะห์ที่ใช้ในการผลิตยางรถยนต์ ส่วนใหญ่จะเป็นยาง Styrene Butadiene Rubber (SBR) ซึ่งผสมกับยางธรรมชาติเพื่อเพิ่มคุณสมบัติบางประการให้ยางรถยนต์มีความทนทานต่อแรงเสียดทานดีขึ้น เนื่องจากเป็นผลิตภัณฑ์ที่ได้จากปิโตรเคมีคอล (Petro Chemicals) จึงจำเป็นต้องสั่งจากต่างประเทศทั้งหมด ส่วนใหญ่นำเข้าจากประเทศเช่น ไต้หวัน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น

ผงเขม่าดำ หรือคาร์บอนแบล็ค (Carbon Black)

ผงเขม่าดำ เป็นตัวให้สีและช่วยเพิ่มความเสียดทานให้กับยางรถยนต์ ซึ่งก่อนที่จะมีการผลิตภายในประเทศในปี พ.ศ. 2524 ต้องนำเข้าจากต่างประเทศ เช่น ญี่ปุ่น อิสราเอล สหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย อังกฤษ และอินโดนีเซีย

เคมีภัณฑ์ (Chemicals)

เคมีภัณฑ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในการผลิตยางรถยนต์จำเป็นต้องสั่งจากต่างประเทศ เนื่องจากขั้นตอนการผลิตยางรถยนต์ใช้ส่วนผสมเคมีภัณฑ์ที่มีหลายชนิดไม่เหมือนกัน ประกอบกับปริมาณการใช้และมูลค่ายังมีไม่มากพอต่อการลงทุนผลิตภายในประเทศ เคมีภัณฑ์เหล่านี้มีดังนี้คือ

เคมีภัณฑ์ช่วยในการสุกตัวของยาง (Vulcanizing Agents)

เคมีภัณฑ์ช่วยเร่งการสุกตัวของยาง (Accelerators)

เคมีภัณฑ์ช่วยป้องกันการสุกตัวเกินไปของยาง (Retarders)

เคมีภัณฑ์ช่วยป้องกันการเสื่อมของยาง เนื่องจากการนำปฏิกิริยาของออกซิเจน

และโอโซน (Antioxidants & Anti ozonants)

เคมีภัณฑ์ช่วยให้ยางทนต่อแรงเสียดทาน (Reinforcing Agents)

ผ้าใบสังเคราะห์ (Fabric)

ผ้าใบสังเคราะห์เป็นสิ่งที่ช่วยยึดโยงให้กระชับกับโครงยางสามารถทนต่อแรงกระแทกไม่ทำให้ยางรถยนต์ฉีกขาด ทำให้มีความทนทานและยืดอายุการใช้งานได้นานขึ้น แบ่งออกเป็น 3 ประเภทคือ

ผ้าใบเรยอง (Rayon Fabric)

ผ้าใบไนลอน (Nylon Fabric)

ผ้าใบโพลีเอสเตอร์ (Polyester Fabric)

เนื่องจากกรรมวิธีผลิตผ้าใบสังเคราะห์ที่สามารถนำมาใช้งานได้ทันทีโดยมีการอบน้ำยางมาก่อน เพื่อให้เวลาใช้งานจะเป็นเนื้อเดียวกับยางนั้น ขณะนี้มีโรงงานที่ให้ความสนใจในการผลิตและอยู่ในระหว่างการทดลองผลิต คาดว่าจะสามารถผลิตขึ้นได้ภายในประเทศในเวลาไม่นานนี้ จึงจำเป็นต้องสั่งจากต่างประเทศ เช่น เลาทลิตัว และญี่ปุ่น

เส้นลวดขอบยาง (Bead Wire)

เส้นลวดขอบยางนำมาใช้เป็นโครงยาง สำหรับในการขึ้นรูปเป็นยางรถยนต์ เส้นลวดเหล่านี้จะต้องเป็นเส้นลวดพิเศษที่มีเหนียวแน่น เพื่อไม่ให้ยางเสียรูปทรง จึงจำเป็นต้องสั่งจากต่างประเทศ อย่างไรก็ตามในขณะนี้ผู้ที่ให้ความสนใจต่อการลงทุนผลิตภายในประเทศอยู่บ้างแล้ว

สำหรับรายละเอียดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมของยางรถยนต์ อยู่ใน
ภาคผนวก

สัดส่วนของวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิต

สัดส่วนของวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิต แบ่ง ออกไป เป็นสัดส่วนของวัตถุดิบต่อ
ปริมาณการใช้วัตถุดิบทั้งหมดตามตารางที่ 2.5 และสัดส่วนของวัตถุดิบต่อมูลค่าและ
แหล่งที่มาตามตารางที่ 2.6

ตารางที่ 2.5 สัดส่วนของวัตถุดิบต่อปริมาณการใช้วัตถุดิบทั้งหมด (พ.ศ. 2526)

วัตถุดิบ	ปริมาณการใช้ (หน่วย: ก็น)	ร้อยละของปริมาณการใช้
1. ยางธรรมชาติ	20,477	51.76
2. บง เขม่าดำ	8,087	20.44
3. ยางสังเคราะห์	5,561	14.06
4. น้ำใบสังเคราะห์	3,043	7.69
5. เคมีภัณฑ์	1,545	3.91
6. เส้นลวดขอบยาง	847	2.14
รวม	39,560	100.00

ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย

จากตารางที่ 2.5 จะเห็นได้ว่าปริมาณการใช้ยางธรรมชาติ และบง เขม่าดำ
ซึ่งเป็นวัตถุดิบที่ผลิตได้ในประเทศ มีจำนวนรวมกันร้อยละ 72.20 สำหรับ ปริมาณการใช้
ยางสังเคราะห์ น้ำใบสังเคราะห์ เคมีภัณฑ์ และเส้นลวดขอบยาง ซึ่งเป็นวัตถุดิบที่นำ
เข้าจากต่างประเทศ มีจำนวนรวมกันร้อยละ 27.80

ตารางที่ 2.6 สัดส่วนของวัตถุดิบต่อมูลค่าและแหล่งที่มา (พ.ศ. 2526)

วัตถุดิบ	มูลค่าและแหล่งที่มาของวัตถุดิบ (หน่วย: พันบาท)			
	ในประเทศ	ต่างประเทศ	รวม	สัดส่วนต่อ มูลค่า (ร้อยละ)
1. น้ำมันสังเคราะห์		207,163	207,163	45.50
2. ยางสังเคราะห์		84,711	84,711	18.60
3. ผงเซมาค่า	80,248		80,248	17.63
4. ยางธรรมชาติ	65,037		65,037	14.28
5. ลวคขอบยาง		11,812	11,812	2.59
6. เคมีภัณฑ์		6,374	6,374	1.40
รวมมูลค่าของวัตถุดิบ	145,285	310,060	455,345	100.00
สัดส่วนต่อแหล่งที่มา (ร้อยละ)	31.91	68.09	100.00	

ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย

จากตารางที่ 2.6 จะเห็นได้ว่ามูลค่าของยางธรรมชาติ และผงเซมาค่า ซึ่งเป็นวัตถุดิบมีผลผลิตภายในประเทศ มีจำนวนรวมกัน ร้อยละ 31.91 สำหรับมูลค่าของยางสังเคราะห์ น้ำมันสังเคราะห์ เคมีภัณฑ์ และเส้นลวคของยาง ซึ่งเป็นวัตถุดิบที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ มีจำนวนรวมกันร้อยละ 68.09

สรุปตารางที่ 2.5 และ 2.6 จะเห็นได้ว่าถึงแม้ว่าปริมาณการใช้ของวัตถุดิบภายในประเทศ มีจำนวนมากกว่่าวัตถุดิบ ที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ แต่มูลค่ารวมกลับมีน้อยกว่ากันมาก ทำให้ต้นทุนต่อหน่วยผลิตยังคงสูงอยู่ รัฐบาลควรสนับสนุนให้มีการจัดตั้งโรงงานผลิตวัตถุดิบที่ต้องนำเข้ามา เช่น ฝาใบสังเคราะห์ และเส้นลวดยาง ซึ่งมีมูลค่าในการนำเข้ามาสูงมากคือประมาณ 220 ล้านบาท ประกอบกับกรรมวิธีการผลิตไม่ยุ่งยากเหมือนเคมีภัณฑ์ให้มากขึ้นดังจะเห็นได้จากตารางที่ 2.7

ตารางที่ 2.7 สรุปปริมาณการใช้และมูลค่าของวัตถุดิบตามแหล่งที่มา (พ.ศ. 2526)

แหล่งที่มาของ วัตถุดิบ	ปริมาณการใช้ (หน่วย: ตัน)	ร้อยละของ ปริมาณการใช้	มูลค่า (หน่วย: พันบาท)	ร้อยละของ มูลค่า
ในประเทศ	28,564	72.20	145,285	31.91
ต่างประเทศ	10,996	27.80	310,060	68.09
รวม	39,560	100.00	455,345	100.00

2.3 ต้นทุนการผลิต

สำหรับต้นทุนการผลิตของยางรถยนต์ประกอบด้วย ค่าวัตถุดิบและวัสดุประกอบ เงินเดือนและค่าจ้าง ค่ากระแสไฟฟ้า ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง และค่าใช้จ่ายอื่นๆดังจะเห็นได้จาก

ตารางที่ 2.8 สัดส่วนต้นทุนของยางรถยนต์ ระหว่างปี พ.ศ. 2522-2526

ประเภทของค่าใช้จ่าย	สัดส่วนต้นทุนทั้งหมด (หน่วย: ร้อยละ)					เฉลี่ย
	2522	2523	2524	2525	2526	
<u>ค่าวัตถุดิบและวัสดุประกอบ</u>						
- ในประเทศ	25.5	23.1	21.6	19.7	23.8	22.74
- ต่างประเทศ	35.6	39.2	38.4	32.2	46.8	38.44
1. รวมค่าวัตถุดิบและวัสดุประกอบ	61.1	62.3	60.0	51.9	70.6	61.18
2. เงินเดือนและค่าจ้าง	7.2	7.6	9.2	10.6	10.5	9.02
<u>ค่าพลังงาน</u>						
- กระแสไฟฟ้า	3.4	2.1	3.0	2.0	4.5	3.00
- เชื้อเพลิง	2.2	2.0	2.4	3.1	2.3	2.40
3. รวมค่าพลังงาน	5.6	4.1	5.4	5.1	6.8	5.40
4. ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	26.1	26	25.4	32.4	12.1	24.40
รวมค่าใช้จ่ายทั้งหมด	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.00

ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย

จากตารางที่ 2.8 แสดงให้เห็นว่า ต้นทุนของยางรถยนต์นั้น โดยเฉลี่ย
แล้วจะเห็นว่า ค่าใช้จ่ายมากไปส่วนน้อยมีดังนี้

ค่าวัตถุดิบและวัสดุประกอบ	ประมาณร้อยละ	61.18	←
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	ประมาณร้อยละ	24.40	
ค่าเงินเดือนและค่าจ้าง	ประมาณร้อยละ	9.02	
ค่าพลังงาน (ไฟฟ้าและเชื้อเพลิง)	ประมาณร้อยละ	5.40	

สำหรับค่าใช้จ่ายอื่น ๆ นั้น ได้แก่ ค่าดอกเบี้ยธนาคาร ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการส่งเสริมการขาย ค่าขนส่ง ฯลฯ

ศูนย์วิทยพัทยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



3. ปริมาณการนำเข้า และการส่งออก

ศึกษาถึงข้อมูลจากกรมศุลกากร ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและการส่งออก สำหรับการนำเข้านั้นจะเห็นได้ว่า โดยมากยางรถยนต์ที่นำเข้าส่วนมากเป็น ยางรถยนต์นั่งส่วนบุคคลประเภทยาง เรเดียล เหตุผลของการนำเข้าเนื่องจาก

ก. มีกลุ่มบุคคลที่มีค่านิยมในการเลือกใช้ของจากต่างประเทศเพื่อ เพิ่มฐานะทางสังคม โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่ใช้กับรถยนต์ราคาแพง

ข. ยางรถยนต์จากต่างประเทศ มีการผลิตจำนวนมากและส่วนใหญ่ จะเน้นไปทางด้านแฟชั่นของลายดอกยางรถยนต์ ซึ่งมีจำนวนให้เลือกมากกว่ายางรถยนต์ ที่ผลิตภายในประเทศที่มีน้อยกว่า เนื่องจากค่าแบบของลายดอกเหล่านั้นมีราคาแพง ถ้า ผลิตมากลายดอกจะทำให้ต้นทุนการผลิตสูงขึ้นมาก

ค. ยางรถยนต์จากต่างประเทศ มีแบบซึ่งสามารถใช้กับความเร็วยุคสูง ซึ่ง ออกแบบสำหรับถนนที่เรียบ จะเห็นได้จากต่างประเทศมีทางด่วนหลายเส้นทาง และให้ ความปลอดภัย เมื่อใช้ความเร็วยุคสูง สำหรับประเทศไทยเนื่องจากถนนหลายสายยังขรุขระ เป็นหลุม เป็นบ่อ จึงไม่เหมาะสมเท่าที่ควร แต่ยังมีกลุ่มคนบางกลุ่มที่ชอบใช้ความเร็วยุคสูง โดยเฉพาะกลุ่มวัยรุ่น หรือที่เรียกกันว่า "รถซิ่ง" (มาจากคำว่า racing ซึ่งแปล ว่า การแข่งความเร็ว)

สรุป เนื่องจากความที่เกินบางประการทำให้มีผู้นิยมชอบในการเลือกใช้ ยางรถยนต์จากต่างประเทศ ส่วนรถบรรทุกและโดยสารจะมีจำนวนนำเข้าน้อย เนื่อง จากยางรถยนต์เหล่านั้น ผลิตภายในประเทศให้ความสนใจเกี่ยวกับสภาพถนนหนทาง จึงผลิตในลักษณะที่มีคุณภาพสูงกว่ามาตรฐาน (over build) เพื่อให้ยางรถยนต์ สามารถรับน้ำหนักบรรทุกที่เกินอัตราได้ จึงทนทานมากกว่า

สำหรับการส่งออก เนื่องจากภายหลังจากปี 2520 เป็นต้นมา ประเทศไทย สามารถผลิตยางรถยนต์ได้เกินความต้องการในประเทศ และมีคุณภาพทัดเทียมมาตรฐาน มีจำนวนการส่งออกในช่วงแรกเริ่มสูงขึ้น เกียรติประวัติสำหรับประเทศไทยคือ สามารถผลิตยางล้อเครื่องบินส่งออกยังต่างประเทศ ผลิตได้แก่ บริษัทกู๊ดเยียร์ (ประ-เทศไทย) จำกัด

รายละเอียดจากกรมศุลกากร อยู่ในหน้าผนวก

ตารางที่ 2.9 เปรียบเทียบมูลค่าการนำเข้าและส่งออกของยางรถยนต์ ระหว่างปี พ.ศ. 2522-2526

ประเภท	มูลค่า (หน่วย: ล้านบาท)				
	2522	2523	2524	2525	2526
การนำเข้า	134.9	160.1	186.8	173.0	208.5
การส่งออก	77.3	268.4	166.0	80.2	77.9

จากตารางที่ 2.9 แสดงให้เห็นว่ามูลค่าของการนำเข้ามีปริมาณสูงขึ้น ขณะเดียวกันมูลค่าของการส่งออกในปี พ.ศ. 2523 สูงขึ้น จากปี พ.ศ. 2522 เป็นจำนวนมาก (จาก 77.3 ล้านบาท เป็น 268.4 ล้านบาท) แต่ภายหลังจากปี 2523 คือ ในปี พ.ศ. 2524 2525 และ 2526 ปริมาณการส่งออกเริ่มลดลงเป็น 166 80.2 และ 77.9 ล้านบาท ทั้งนี้สืบเนื่องมาจากการทุ่มตลาดของยางรถยนต์จากประเทศเกาหลีใต้ และญี่ปุ่นออกสู่ตลาดโลกด้วยราคาที่ถูกลงกว่า

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 2.10 สรุปปริมาณและมูลค่านำเข้าของยางรถยนต์ระหว่างปี พ.ศ. 2522-2526

ยางรถยนต์ ประเภทต่างๆ	พ.ศ. ที่นำเข้า					
	2522		2523		2524	
	ปริมาณ (เส้น)	มูลค่า (พันบาท)	ปริมาณ (เส้น)	มูลค่า (พันบาท)	ปริมาณ (เส้น)	มูลค่า (พันบาท)
<u>ยางนอกชนิดกักลม</u>						
1. รถบรรทุก แทร็คเตอร์	6,059	33,890	4,548	56,379	5,725	36,747
2. รถยนต์นั่ง						
2.1 ไม่เกิน 4 กก.	31,458	3,068	8,122	1,366	28,863	4,189
2.2 4-6 กก.	4,842	1,660	1,737	999	2,835	11,496
2.3 6-8 กก.	29,030	13,121	34,337	16,576	49,388	25,668
2.4 8-12 กก.	111,058	62,302	96,347	62,523	124,669	84,132
รวมยางรถยนต์นั่ง	176,388	80,151	140,543	81,464	205,755	115,485
3. สำหรับรถ บรรทุก, โดยสาร						
3.1 12-15 กก.	5,134	4,611	6,289	6,323	3,726	4,220
3.2 15-30 กก.	2,512	2,714	1,446	1,781	2,138	2,955
3.3 30 กก. ขึ้นไป	2,530	13,531	2,154	14,188	8,431	27,422
รวมยางรถบรรทุก โดยสาร	10,176	20,856	9,889	22,292	14,295	34,597
รวมทั้งสิ้น	192,623	134,897	154,980	160,135	225,775	186,829

ตาราง 2.10 (ต่อ)

ยางรถยนต์ ประเภทต่างๆ	พ.ศ. ให้นำเข้า				อัตรส่วนของ มูลค่า ปี 2526 (%)
	2525		2526		
	ปริมาณ (เส้น)	มูลค่า (พันบาท)	ปริมาณ (เส้น)	มูลค่า (พันบาท)	
<u>ยางนอกชนิดอึดลม</u>					
1. รถยนต์ถนน แตร็คเตอร์	6,055	42,091	7,925	37,328	17.90
2. รถยนต์นั่ง					
2.1 ไม่เกิน 4 กก.	15,774	2,019	23,846	3,914	
2.2 4-6 กก.	2,398	1,339	4,362	2,370	
2.3 6-8 กก.	54,418	27,401	91,117	46,697	
2.4 8-12 กก.	97,378	66,592	138,675	90,825	
รวมยางรถยนต์นั่ง	169,968	97,351	258,000	143,806	68.95
3. สำหรับรถ บรรทุก, โดยสาร					
3.1 12-15 กก.	3,045	3,337	6,767	6,575	
3.2 15-30 กก.	3,022	3,700	2,494	3,372	
3.3 30 กก. ขึ้นไป	9,190	26,547	5,438	17,470	
รวมยางรถบรรทุก โดยสาร	15,257	33,584	14,699	27,417	13.15
รวมทั้งสิ้น	191,280	173,026	280,624	208,551	100

ที่มา: กรมศุลกากร

จากการวางที่ 2.10 แสดงให้เห็นว่า ในปีพ.ศ. 2526 ยางรถยนต์หนึ่งมีมูลค่าการนำเข้าสูงสุดคือมีอัตราส่วนของมูลค่าประมาณร้อยละ 68.95 สำหรับรถบดถนนแตร็คเตอร์ และรถบรรทุกโดยสาร มีอัตราส่วนของมูลค่าประมาณร้อยละ 17.90 และ 13.15 ตามลำดับ แสดงว่าความต้องการทางด้านยางรถยนต์หนึ่ง มีจำนวนผู้นิยมใช้จากต่างประเทศมากพอควร



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 2.11 สรุปปริมาณและมูลค่าส่งออกของยางรถยนต์ระหว่างปีพ.ศ. 2522-2526

ยางรถยนต์ ประเภทต่างๆ	พ.ศ. ที่ส่งออก					
	2522		2523		2524	
	ปริมาณ (เส้น)	มูลค่า (พันบาท)	ปริมาณ (เส้น)	มูลค่า (พันบาท)	ปริมาณ (เส้น)	มูลค่า (พันบาท)
<u>ยางนอกชนิดอิตาลี</u>						
1. รถบดถนน แทร็คเตอร์	86,657	10,776	8,072	21,414	24,208	37,961
2. รถยนต์นั่ง						
2.1 ไม่เกิน 4 กก.	3,962	569	43,117	8,834	45,391	2,953
2.2 4-6 กก.	9,246	1,847	12,657	2,933	15,130	3,893
2.3 6-8 กก.	15,991	4,936	19,721	7,005	9,770	4,611
2.4 8-12 กก.	28,736	12,093	55,568	28,269	42,038	22,454
รวมยางรถยนต์นั่ง	57,935	19,447	131,063	47,041	112,329	33,911
3. รถบรรทุก โดยสาร						
3.1 12-15 กก.	1,898	1,040	30,103	18,980	10,242	6,759
3.2 15-30 กก.	5,604	4,437	72,003	64,559	19,051	23,461
3.3 30 กก.ขึ้นไป	20,891	41,682	60,253	116,442	37,474	64,002
รวมยางรถบรรทุก โดยสาร	28,393	47,159	162,359	199,981	66,767	94,222
รวมทั้งสิ้น	92,985	77,382	301,494	268,436	203,304	166,094

ตารางที่ 2.11 (ต่อ)

ยางรถยนต์ ประเภท	พ.ศ. ที่ส่งออก				อัตราส่วนของ มูลค่าปี 2526 (%)
	2525		2526		
	ปริมาณ (เส้น)	มูลค่า (พันบาท)	ปริมาณ (เส้น)	มูลค่า (พันบาท)	
<u>ยางนอกชนิดอัดลม</u>					
1. รถบดถนน แทร็คเตอร์	7,947	21,187	9,636	19,228	24.67
2. รถยนต์นั่ง					
2.1 ไม่เกิน 4 กก.	56,810	3,025	44	12	
2.2 4-6 กก.	5,451	1,619	23,727	5,884	
2.3 6-8 กก.	11,742	6,750	17,095	6,332	
2.4 8-12 กก.	10,330	5,644	13,159	7,118	
รวมยางรถยนต์นั่ง	84,333	17,038	54,025	19,346	24.82
3. รถบรรทุก, โดยสาร					
3.1 12-15 กก.	5,130	3,082	5,470	4,273	
3.2 15-30 กก.	5,126	6,606	11,189	11,338	
3.3 30 กก. ขึ้นไป	11,710	32,290	10,417	23,760	
รวมยางรถบรรทุก โดยสาร	21,966	41,978	27,076	39,371	50.51
รวมทั้งสิ้น	114,246	80,203	90,737	77,945	100

ที่มา : กรมศุลกากร

จากตารางที่ 2.11 แสดงให้เห็นว่า ในปีพ.ศ. 2526 ประเทศไทยมีมูลค่าการส่งออกยางรถยนต์โดยสารสูงสุดคือ มีอัตราการมูลค่าการส่งออกประมาณร้อยละ 50.51 สำหรับยางรถยนต์นั่งและรถยนต์ถนนแตร็คเตอร์ มีอัตราการมูลค่าส่งออกประมาณร้อยละ 24.82 และ 24.67 ตามลำดับ แสดงว่ายางรถยนต์และโดยสารของไทยมีคุณภาพมาตรฐาน เป็นที่ยอมรับจากประเทศคู่ค้า



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ในการพิสูจน์ ข้อสมมุติฐานข้อที่ 2 (Hypothesis) แนวโน้มการมลพิษ
 บ้างรถยนต์เพื่อส่งออกมีปริมาณสูงขึ้น ก็จะได้เห็นได้จาก

ตารางที่ 2.12 สรุปปริมาณ และมูลค่าส่งออก บ้างรถยนต์รวมทุกประเภทระหว่าง
 พ.ศ. 2520-2526

พ.ศ.	ปริมาณการส่งออก (เส้น)	มูลค่าส่งออก (ล้านบาท)	อัตรากำไรสุทธิ ของมูลค่าส่งออก (%)
2520*	17,221	8,982	-
2521	34,392	28,457	216.82
2522	92,985	77,382	761.52
2523	301,494	268,436	2,888.60
2524	203,304	166,094	1,749.19
2525	114,246	80,203	792.93
2526	90,737	77,945	767.79



ที่มา: กรมศุลกากร * ปี พ.ศ. 2520 เป็นปีฐาน

จากตารางที่ 2.12 แสดงให้เห็นว่า จากปี พ.ศ. 2520 ประเทศไทย
 เริ่มส่งออกยานยนต์ที่ผลิตภายในประเทศเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในปี พ.ศ. 2523 ก่อน
 ที่สงครามอิรัก-อิหร่านจะเกิดขึ้น ประเทศญี่ปุ่นซึ่งเดิมเป็นผู้ส่งออกรายใหญ่ ได้ถูกจำกัด
 โควตาการส่งออกไปยังประเทศดังกล่าว จำนวนที่เกินจึงได้มอบให้บริษัทบริดจ์สโตน
 ที่เป็นบริษัทร่วมลงทุนระหว่าง ไทย-ญี่ปุ่น เป็นผู้ส่งออกในนามของประเทศไทย ทำให้
 มีปริมาณการส่งออกถึงประมาณ 300,000 เส้น และมูลค่าการส่งออกประมาณ 268
 ล้านบาท (เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2522 มีมูลค่าประมาณ 77 ล้านบาท) หลังจาก
 สงครามเกิดขึ้นความเลื่อมใสในการขายสูง จึงลดมูลค่าการส่งออกลงเหลือประมาณ
 166 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2524 ทอมามลกระทบทางสภาวะเศรษฐกิจอันสืบเนื่อง

จากการขึ้นราคาน้ำมัน ส่งผลให้เกิดการชะงักงันทางเศรษฐกิจและภาวะเศรษฐกิจ
ตกต่ำ ในปี พ.ศ. 2525 และ พ.ศ. 2526 ประเทศผู้ผลิตยางรถยนต์เพื่อส่งออก
เช่น เกาหลีใต้ และ ญี่ปุ่น ได้ระบายนโยบายส่งออกยางรถยนต์ที่เหลือจำนวนมากออกสู่ตลาด
ทั่วโลก โดยเสนอขายในราคาถูก ผู้ผลิตภายในประเทศไทยไม่สามารถแข่งขันด้าน
ราคาได้ มูลค่าการส่งออกจึงตกลงลงอย่างมากเป็นประมาณ 80 และ 78 ล้านบาท
แต่ภาวะกดดันดังกล่าวได้เริ่มคลายตัว โดยในปี พ.ศ. 2527 มีมูลค่าการส่งออกเพิ่ม
ขึ้นเป็นประมาณ 109 ล้านบาท อย่างไรก็ตามเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2520 แล้ว จะเห็น
ว่าอัตราการเติบโตในปี พ.ศ. 2525 และ พ.ศ. 2526 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ
793.93 และ 767.79 นับได้ว่า การผลิตยางรถยนต์เพื่อส่งออกมีปริมาณสูงขึ้น
แสดงให้เห็นว่าในการทดสอบสมมติฐาน (H₀) ที่ว่า แนวโน้มการผลิตยางรถยนต์
เพื่อส่งออกมีปริมาณสูงขึ้นเป็นจริง โดยเฉพาะในช่วง พ.ศ. 2520-2523 และ
เริ่มลดลง เนื่องจากผลกระทบทางสภาวะเศรษฐกิจ

ตารางที่ 2.13 มูลค่านำเข้าและส่งออกยางรถยนต์ แยกตามประเทศคู่ค้า ปี 2523

นำเข้าจาก ประเทศ	มูลค่า (พันบาท)	ส่งออกไป ประเทศ	มูลค่า (พันบาท)
ญี่ปุ่น	84,030	อิหร่าน	57,197
สหรัฐอเมริกา	24,193	ปากีสถาน	42,710
เกาหลีใต้	12,150	สิงคโปร์	26,973
ฝรั่งเศส	10,688	มาเลเซีย	22,319
บราซิล	7,973	สาธารณรัฐเยเมน	15,393
เยอรมันตะวันตก	6,999	ฮ่องกง	13,097
อังกฤษ	5,524	ศรีลังกา	12,496
อิตาลี	1,811	สหรัฐอเมริกาบริติช	11,459
ไต้หวัน	1,021	ลาว	10,753
อื่น ๆ	5,747	อื่น ๆ	56,040
รวม	160,136	รวม	268,437

ที่มา : กรมศุลกากร

ความช่วยเหลือของรัฐบาลและการส่งเสริมการส่งออก

สำหรับความช่วยเหลือของรัฐบาลและการส่งเสริมการส่งออกของอุตสาหกรรมยางรถยนต์นั้นได้แก่

ก. รัฐบาลให้การส่งเสริมการลงทุนแก่อุตสาหกรรมการผลิตยางรถยนต์ โดยให้ได้รับสิทธิพิเศษต่าง ๆ รวมเป็นเวลา 5 ปี นอกจากนี้ในขณะนี้คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนยังได้ระงับไม่ให้มีการจัดตั้งโรงงานผลิตยางรถยนต์ชนิดใหม่ ทั้งนี้เนื่องจากได้มีผู้ลงทุนในอุตสาหกรรมประเภทนี้เป็นจำนวนมากพอสมควรแล้ว นับว่ารัฐได้ให้ความสนับสนุนและคุ้มครองอุตสาหกรรมนี้เป็นอันมาก

ข. รัฐบาลให้เงินชดเชยแก่ผู้ส่งออก ในลักษณะการคืนภาษีอากรในมูลค่าของวัตถุดิบ เพื่อเป็นการจูงใจให้มีการส่งออกเพิ่มมากขึ้น รัฐบาลกำลังแก้ไขมาตรการต่าง ๆ โดยเฉพาะการจ่ายเงินชดเชยภาษีให้ทันทีที่มีการส่งออก โดยไม่ต้องรอนานเช่นสมัยก่อน ทั้งนี้กระทรวงการคลังจะเป็นผู้กำหนดอัตราชดเชยภาษีที่แน่นอน และอัตราเหล่านี้สามารถเปลี่ยนแปลงได้ เมื่อมีการยื่นขอที่มีเหตุผล

ค. กระทรวงการคลังได้พิจารณาลดอัตราอากรขาเข้าของวัตถุดิบบางชนิด เช่น ลดอัตราอากรขาเข้าของผ้าใบในลอนจากร้อยละ 160 เหลือเป็นร้อยละ 15 และลดภาษีอากรการค้าจากร้อยละ 7 มาเป็นร้อยละ 1.5 ด้วย

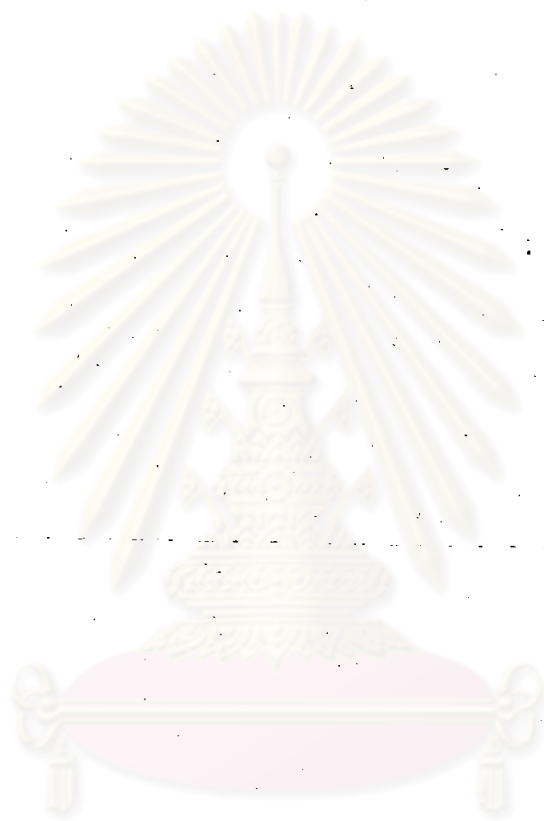
ง. กระทรวงพาณิชย์ได้ประกาศยกเลิกการควบคุมราคาขายส่งของยางรถยนต์ เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2523 ซึ่งมาตรการนี้ได้ช่วยให้บริษัทผู้ผลิตและผู้จำหน่ายขายส่ง สามารถปรับราคาจำหน่ายให้สูงขึ้นได้ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 15 และร้านค้าปลีกสามารถปรับราคาได้อีกประมาณร้อยละ 20 แต่ก่อนที่ประกาศควบคุมราคาอีก ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับภาวะทางเศรษฐกิจและการพิจารณาของคณะกรรมการคุ้มครองการค้าเกินกว่าร้อยละด้วย

จ. การลดขั้นตอนการส่งออก คณะกรรมการพัฒนาการส่งออกได้ตระหนักถึงสภาพการแข่งขันในตลาดสินค้าส่งออกที่มีมากขึ้นทุกขณะ การอำนวยความสะดวกให้กับผู้ส่งออกมากที่สุด ไม่ว่าจะเป็นส่วนลดต้นทุนการส่งออก ทำให้ผู้ส่งออกอยู่ในสภาพที่สามารถแข่งขันได้ก็ขึ้น จึงแก่งทั้งคณะกรรมการปรับปรุงขั้นตอนและ

1 วัลลภา หุ้มนฉี. "เศรษฐกิจอุตสาหกรรมเฉพาะประเภท อุตสาหกรรมยางรถยนต์." กระทรวงอุตสาหกรรม, 2524.

116895864

พิธีการส่งออกขึ้น การปรับปรุงเอกสารการส่งออก กรมการค้าต่างประเทศ กรมศุลกากร และธนาคารแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการปรับปรุงเอกสารการส่งออก โดยมีกรมพาณิชย์สัมพันธ์เป็นแกนกลาง เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และกำหนดเริ่มใช้เอกสารปรับปรุงใหม่ในเดือนมกราคม 2526 เป็นต้นไป¹



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹ _____, "อุตสาหกรรมฉีกยางรถยนต์ ธุรกิจที่ก้าวไป
ไม่หยุด." ข่าวพาณิชย์ (25 ตุลาคม 2526): 1-2.