



อุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศอินเดีย



สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ เมืองมุมไบ

สาธารณรัฐอินเดีย

11 กรกฎาคม 2557

อุตสาหกรรมยางรถยนต์ในอินเดีย

ด้วยการเป็นส่วนประกอบสำคัญในการผลิตและเสริมสร้างสมรรถนะให้กับรถยนต์ อุตสาหกรรมยางรถยนต์จึงเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วตามความก้าวหน้าทางวิศวกรรมและอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยนอกจากจะมีการผลิตยางรถยนต์ รวมกันกว่าปีละ 1 พันล้านเส้นจากโรงงานกว่า 450 แห่งทั่วโลกแล้ว อุตสาหกรรมยางรถยนต์ยังช่วยส่งเสริมอุตสาหกรรมประเภทอื่นๆ ยกตัวอย่างเช่น การผลิตยางดิบ หรือยางธรรมชาติ (Natural Rubber) ซึ่งเป็นวัตถุดิบหลักในการผลิตยางรถยนต์อีกด้วย



ล้อยางประเภทอัดลม (Pneumatic Tyre)

ล้อยางทำหน้าที่รับน้ำหนัก ลดแรงกระแทก (Absorb Shock) และยึดเกาะถนน (Traction) เพื่อการขับเคลื่อนที่ปลอดภัยและอยู่ในการควบคุมของผู้ขับ โดย ล้อยางที่ใช้กันทั่วไปในปัจจุบันคือล้อยางประเภทอัดลม (Pneumatic Tyres) ซึ่งได้แก่ยางสำหรับรถยนต์ส่วนบุคคล รถบรรทุก รถโดยสารขนาดใหญ่ ยางรถจักรยาน รถจักรยานยนต์ รถยกของ รถที่ใช้ในการเกษตร และ เครื่องบิน เป็นต้น โดยสามารถแบ่งชนิดตามโครงสร้างได้ 2 แบบ หลักๆ คือ ยาง Bias ซึ่งมีโครงสร้างเป็นผ้าใบ สำหรับใช้กับรถบรรทุกหรือรถโดยสารขนาดใหญ่ที่ต้องการรับน้ำหนักมากๆ และ โครงสร้างแบบเสริมใยเหล็ก หรือ ยางเรเดียล (Radial Tyre) ซึ่งใช้กับรถยนต์ทั่วไป

วัตถุดิบ (Raw Material)

อุตสาหกรรมยางรถยนต์มีต้นทุนส่วนใหญ่อยู่ที่วัตถุดิบ โดยในปี 2011-2012 อุตสาหกรรมยางรถยนต์มีต้นทุนวัตถุดิบคิดเป็นร้อยละ 72 ของราคาขาย โดยมีการใช้วัตถุดิบเป็นมูลค่ากว่า 3 แสนล้านรูปี หรือคิดเป็นปริมาณประมาณ 1.8 ล้านตัน ด้วยเหตุนี้ อุตสาหกรรมยางรถยนต์จึงเป็นอุตสาหกรรมที่ใช้ยางธรรมชาติเป็นวัตถุดิบมากที่สุดถึงร้อยละ 65 ของการใช้ยางธรรมชาติที่ผลิตได้ทั้งหมด

วัตถุดิบหลักในการผลิตยางรถยนต์ ได้แก่ ยางธรรมชาติ (Natural Rubber) ยางสังเคราะห์ (Synthetic Rubber) เส้นใย (Fabric) ขดลวด (Bead Wire ใช้เป็นส่วนประกอบของขอบยาง) ผงถ่าน หรือ เขม่าดำ (Carbon Black) และสารเคมีอื่นๆ ซึ่งยางรถยนต์อัดลมแต่ละประเภทจะมีส่วนผสมของวัตถุดิบแตกต่างกันออกไป

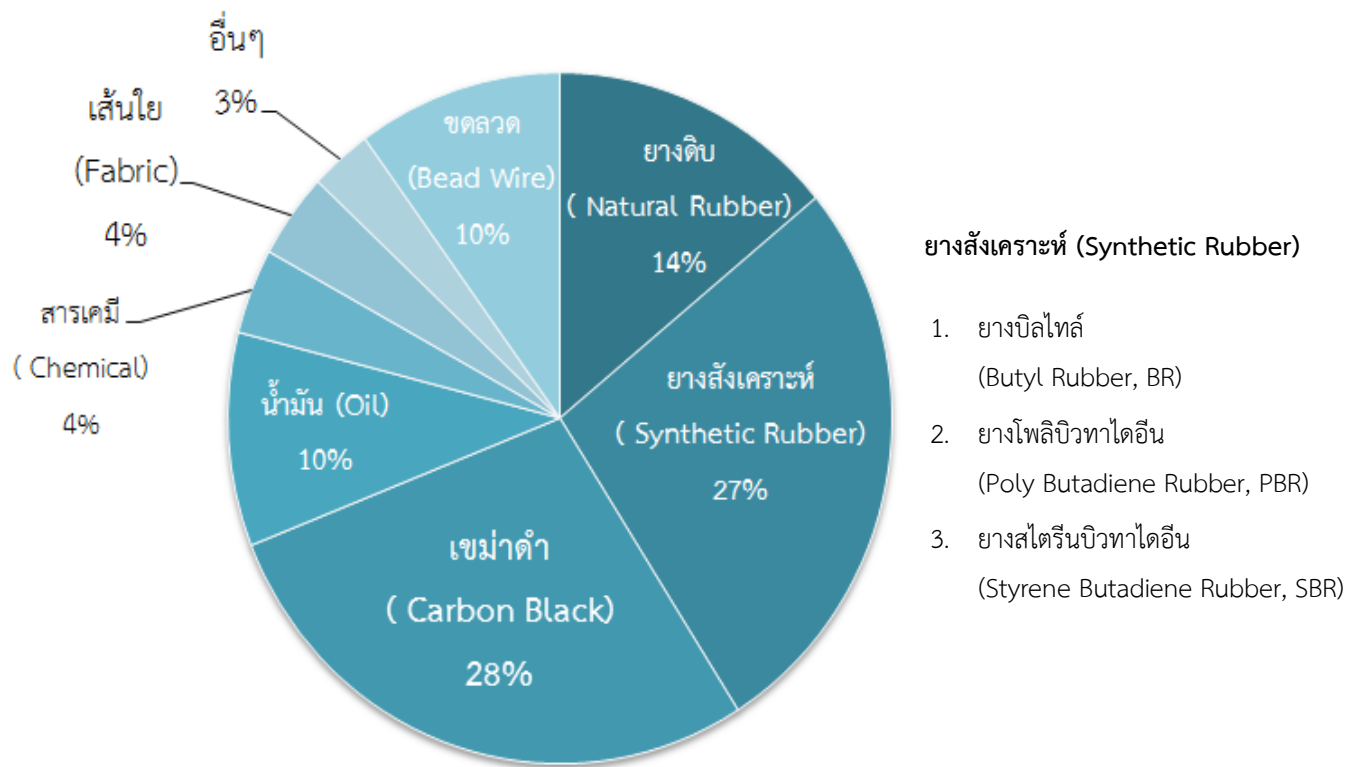


ยางแผ่นธรรมชาติ



ยางแผ่นสังเคราะห์

แผนภูมิที่ 1 สัดส่วนวัตถุดิบในการผลิตยางรถยนต์



ตารางที่ 1 สัดส่วนต้นทุนทางวัตถุดิบในอุตสาหกรรมยาง ปี 2011-2012

วัตถุดิบ	สัดส่วนต้นทุนทางวัตถุดิบ (ร้อยละ)
ยางดิบหรือยางธรรมชาติ (Natural Rubber)	44
ไนลอน ไทร์ คอร์ด (Nylon Tyre Chord Fabric)	19
เขม่าดำ (Carbon Black)	12
สารเคมียาง (Rubber Chemical)	5
ยางบิลไทล์ (Butyl Rubber, BR)	4
ยางโพลีบิวทาไดอิน (Poly Butadiene Rubber, PBR)	5
ยางสไตรีนบิวทาไดอิน (Styrene Butadiene, SBR)	5
อื่นๆ (Others)	6

อย่างไรก็ตาม ประเทศอินเดียยังไม่มีการผลิตยางบิลไทล์ และยางสไตรีนบิวทาไดอิน จึงต้องนำเข้ายางทั้งสองประเภทจากต่างประเทศ เช่นเดียวกับเส้นใยไนลอนไทร์คอร์ด สตีลไทร์คอร์ด ยางบิวทาไดอิน และสารเคมียางบางประเภทซึ่งอินเดียไม่สามารถผลิตให้เพียงพอต่อความต้องการในอุตสาหกรรม

ภาพรวมอุตสาหกรรมยางรถยนต์ในระดับโลก

อุตสาหกรรมการผลิตยางรถยนต์ในระดับโลก ประกอบด้วยผู้ผลิตทั้งบริษัทที่เป็นผู้นำในระดับโลก ระดับภูมิภาค และระดับประเทศต่างๆ ซึ่งสามารถสรุปเพื่อให้เห็นภาพรวมและความเคลื่อนไหวในปัจจุบันได้ ดังนี้

1. ผู้นำการผลิตยางรถยนต์ในระดับโลก

ในปัจจุบัน ผู้ผลิตยางรถยนต์ที่ใหญ่ที่สุดในโลกคือบริษัท Continental AG ซึ่งมีรายได้กว่า 40.6 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในปี 2011 และ 47.7 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในปี 2012 โดยผู้ผลิตอันดับรองลงมา ได้แก่ บริษัท Bridge Stone Corp (ญี่ปุ่น) Michelin (ฝรั่งเศส) Goodyear (สหรัฐอเมริกา) และ Sumitomo Rubber Industry (ญี่ปุ่น) ตามลำดับ

ตารางที่ 2 ผู้นำการผลิตยางรถยนต์ระดับโลก (ตามรายได้) ปี 2012

25 อันดับผู้นำการผลิตยางรถยนต์ระดับโลกตาม(รายได้) ปี 2012		
รายชื่อบริษัท	สัญชาติ	รายได้ในปี 2012 (ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ)
1. Continental AG	Germany	47,420
2. Bridgestone Corp	Japan	43,142
3. Groupe Michelin	France	30,440
4. Good Year Tire & Rubber Co.	U.S.	27,409
5. Sumitomo Rubber Industries Ltd.	Japan	10,225
6. Pirelli & C Spa	Italy	8,326
7. Hankook Tire Co.	South Korea	6,647
8. Yokohama Rubber Corp	Japan	5,816
9. Hangzhou Zhongce Rubber Co.	China	4,884
10. Cooper Tire & Rubber Co.	U.S.	4,574
11. Cheng Shin Rubber/Maxxis	Taiwan	4,139
12. Toyo Tire & Rubber Co.	Japan	4,097
13. Nokian Tyres Plc	Finland	3,508
14. Giti Tire (China) Investment Co.	China	3,324
15. Titan International	U.S.	3,252
16. Apollo Tyres Ltd.	India	2,584
17. Kumho Tire Co.	South Korea	2,498
18. Double Coin Holding Ltd.	China	2,180
19. MRF Ltd.	India	2,098
20. Aeolus Tyre Co.	China	2,057
21. Triangle Group	China	1,954
22. Qingdao Doublestar industrial Co.	China	1,877

23. Xingyuan Tyre Co.	China	1,799
24. Shandong Linglong Rubber Co.	China	1,333
25. Jk Tyre & Industries	India	981

1.1 จีน: ผู้นำอุตสาหกรรมในเอเชียแปซิฟิก

ผู้นำอุตสาหกรรมการผลิตยางรถยนต์ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกคือ จีน ซึ่งแม้ว่าจะมีส่วนแบ่งการตลาดในระดับโลกน้อยกว่า Hankook และ Bridgestone แต่อุตสาหกรรมการผลิตยางรถยนต์ในจีนก็กำลังเติบโตอย่างรวดเร็ว โดยคาดว่าอุตสาหกรรมยางรถยนต์ในจีนจะยังสามารถรักษาอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (CAGR) ไว้ที่ร้อยละ 8.9 ไปจนถึงปี 2020 ตามการเพิ่มขึ้นของยอดจำหน่ายรถยนต์ส่วนบุคคล หรือ Passenger Vehicles (เพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 15 ในช่วงเดือนมกราคมถึงกุมภาพันธ์ ปี 2013 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า) และความต้องการอะไหล่ทดแทนเป็นจำนวนมากจากผู้ซื้อรถยนต์ในปี 2009 นอกจากนี้ ประเทศจีนยังสามารถส่งออกยางรถยนต์เพิ่มขึ้นถึง 13 ล้านเส้นในปี 2013 ภายหลังจากที่มาตรการปกป้องจากการนำเข้าสินค้าที่เพิ่มขึ้น (Safeguard Measure) ของสหรัฐอเมริกาสำหรับสินค้ายางรถยนต์ได้สิ้นสุดลงในเดือนกันยายนปีเดียวกัน โดยสหรัฐอเมริกาเป็นผู้นำเข้ายางรถยนต์รายใหญ่ที่สุดของจีน ภาพด้านล่าง คือ บริษัท Giti Tire (China) Investment ผู้นำการผลิตยางรถยนต์อันดับที่สองของจีน ปี 2012



1.2 ประเทศในทวีปยุโรป

กระแสความวิตกกังวลต่อภาวะวิกฤตเศรษฐกิจในปี 2011 ส่งผลให้อุตสาหกรรมยางรถยนต์ในทวีปยุโรปมียอดการผลิตลดลงถึงร้อยละ 15 ตามอุปสงค์ของผู้บริโภคในการซื้อรถยนต์ที่ลดลงไป ในขณะที่การผลิตและการนำเข้าวัตถุดิบกลับมีต้นทุนที่สูงขึ้นตามการอ่อนค่าลงของเงินสกุลยูโร นอกจากนี้ การที่ผู้ใช้ลดการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวลง ยังส่งผลกระทบไปถึงตลาดอะไหล่ทดแทน เนื่องจากเจ้าของรถยนต์มีความจำเป็นที่จะซ่อมบำรุงรถยนต์หรือเปลี่ยนยางอะไหล่ทดแทนน้อยลงไปด้วย

อย่างไรก็ตาม ภาคอุตสาหกรรมยางรถยนต์ในทวีปยุโรปได้ฟื้นตัวขึ้นอีกครั้งในช่วงปลายปี 2013 ตามอุปสงค์ของผู้บริโภคที่กลับมาเพิ่มขึ้น ซึ่งจะช่วยให้ภาคต่างๆ ในอุตสาหกรรมยางรถยนต์ยุโรปกลับมาเติบโตได้

อย่างรวดเร็วอีกภายในไตรมาสที่ 2 ของปี 2014 โดยภาคส่วนที่จะมีบทบาทสำคัญต่อการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมยางรถยนต์ยุโรปได้แก่

- 1) กลุ่มผู้รับจ้างผลิตชิ้นส่วนให้กับเจ้าของตราสินค้า (Original Equipment Manufacturer, OEM)

คาดว่าอุตสาหกรรมในกลุ่มดังกล่าวจะมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปี (Compounded Annual-Growth Rate, CAGR) เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 3.4 หรือเท่ากับสามารถผลิตยางรถยนต์เป็นจำนวนทั้งสิ้น 119 ล้านเส้นภายในครึ่งปีแรกของปี 2014

- 2) กลุ่มผู้ผลิตอะไหล่ทดแทน (Replacement Equipment Manufacturer, REM)

อุตสาหกรรมยางรถยนต์ในภาคอะไหล่ทดแทน (Replacement Segment) กำลังฟื้นตัวจากวิกฤติเศรษฐกิจในยุโรปตามการผลิตรถยนต์ใหม่และระยะทางการใช้รถยนต์ (Vehicle Miles Travelled) ที่กลับมาเพิ่มขึ้น โดยคาดว่ากลุ่มผู้ผลิตอะไหล่ทดแทน (REM) จะสามารถผลิตยางรถยนต์ได้กว่า 375 ล้านเส้นภายในปี 2017 (ภาพด้านขวามือคือยางอะไหล่ทดแทนภายใต้ตราสินค้า Continental AG)



ทั้งนี้ ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ทั้งบริษัทเจ้าของสินค้า ผู้ผลิตยางรถยนต์ (ทั้ง OEM และ REM) และสหภาพยุโรป (Europe Union, EU) พยายามเป็นอย่างยิ่งที่จะรักษาส่วนแบ่งตลาดของอุตสาหกรรมยางรถยนต์ยุโรป ด้วยการพัฒนาเทคโนโลยี และพัฒนาเครือข่ายการจัดจำหน่ายสินค้า พร้อมทั้งปรับปรุงแก้ไขกฎหมายและระเบียบปฏิบัติต่างๆตามความเห็นชอบของสหภาพยุโรป ซึ่งจะทำให้ภาพรวมการผลิตและจำหน่ายยางรถยนต์ของทวีปยุโรปในปี 2014 เปลี่ยนไปทั้งในด้านกฎหมายและการบริหารจัดการ

1.3 สหรัฐอเมริกา

ในปี 2012 สหรัฐอเมริกาส่งออกยางรถยนต์ได้ทั้งสิ้น 284 ล้านเส้น ซึ่งแม้ว่ายางรถยนต์แท้จากบริษัทผู้เป็นเจ้าของสินค้า (ผลิตโดย OEM) จะมียอดจำหน่ายเพิ่มขึ้น แต่ความต้องการยางอะไหล่ทดแทน (ผลิตโดย REM) กลับลดลง โดยมีผลกระทบจนถึงสิ้นไตรมาสที่ 2 ของปี 2013

อย่างไรก็ตาม ความสำเร็จในการเพิ่มปริมาณการส่งออกยางรถยนต์ ในไตรมาสที่ 3 และ 4 ของปี 2012 ได้ช่วยให้อุตสาหกรรมยางรถยนต์ของสหรัฐอเมริกามียอดส่งออกยางรถยนต์โดยรวมสำหรับปี 2013 เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 จากปีก่อนหน้า และมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 3 ในปี 2014 ตามระยะทางการใช้รถยนต์ และอุปสงค์ของผู้บริโภคที่เพิ่มขึ้นตามผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) และดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม (IPI) ทั้งนี้ คาดว่าเมื่อสิ้นสุดปี 2014 ยอดการซื้อรถใหม่จะเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.2 หรือเท่ากับมียอดจำหน่ายยางรถยนต์ขนาดเล็กจำนวน 15 ล้านคัน ในขณะที่อุตสาหกรรมอะไหล่ทดแทนมีโอกาที่จะเพิ่มปริมาณการส่งออกยางรถยนต์ขึ้น 5 ล้านเส้นจาก 234 ล้านเส้นในปี 2012

อุตสาหกรรมยางรถยนต์ในอินเดีย

อุตสาหกรรมยางรถยนต์ในอินเดียประกอบด้วยผู้ผลิตรายรถยนต์ทั้งสิ้น 39 ราย โดยมีโรงงานผลิตรายรถยนต์ทั้งสิ้น 60 แห่ง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการผลิตเพื่อใช้ในอุตสาหกรรมยานยนต์ (Automotive Industry) ดังนั้น คุณภาพและปริมาณการผลิตยางรถยนต์ในอินเดียจึงขึ้นอยู่กับผู้รับจ้างผลิตชิ้นส่วนให้กับเจ้าของตราสินค้า (Original Equipment Manufacturer, OEM) ซึ่งเป็นกลุ่มผู้ผลิตรายรถยนต์ที่ใช้เป็นส่วนประกอบของรถยนต์ที่ผลิตใหม่ ทั้งนี้ กว่าร้อยละ 95 ของยางรถยนต์ทั้งหมดที่ผลิตในประเทศมาจากผู้ผลิตรายรถยนต์รายใหญ่ 10 อันดับแรกของอินเดีย ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ลิขอันดับผู้นำการผลิตยางรถยนต์ของอินเดียในปี 2013

10 อันดับผู้นำการผลิตยางรถยนต์ของอินเดีย ในปี 2013	
1. MRF TYRE	6. Goodyear India LTD.
2. Apollo Tyres LTD.	7. TVS Srichakra Limited
3. JK Tyre & Industries LTD.	8. Govind Rubber
4. Ceat LTD.	9. PTL Enterprises
5. Balkrishna Industries	10. Dunlop India

ทั้งนี้ ปริมาณการผลิตยางรถยนต์ของอินเดียยังสามารถแสดงได้ตามประเภทของรถยนต์ดังตารางที่ 4 โดยในปี 2011-2012 อินเดียสามารถผลิตยางรถยนต์ได้ทั้งสิ้น 125.4 ล้านเส้น เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 5 จากปี 2010-2011 ยางรถยนต์ที่มีปริมาณการผลิตเติบโตสูงสุดคือ ยางรถยนต์พาณิชยกรรมขนาดเล็ก (Light Commercial- Vehicle, L.C.V) ซึ่งมีอัตราการเติบโตร้อยละ 9.85 ตามด้วยยางรถอุตสาหกรรม ร้อยละ 9.54 และยางรถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก ร้อยละ 9.25 ตามลำดับ

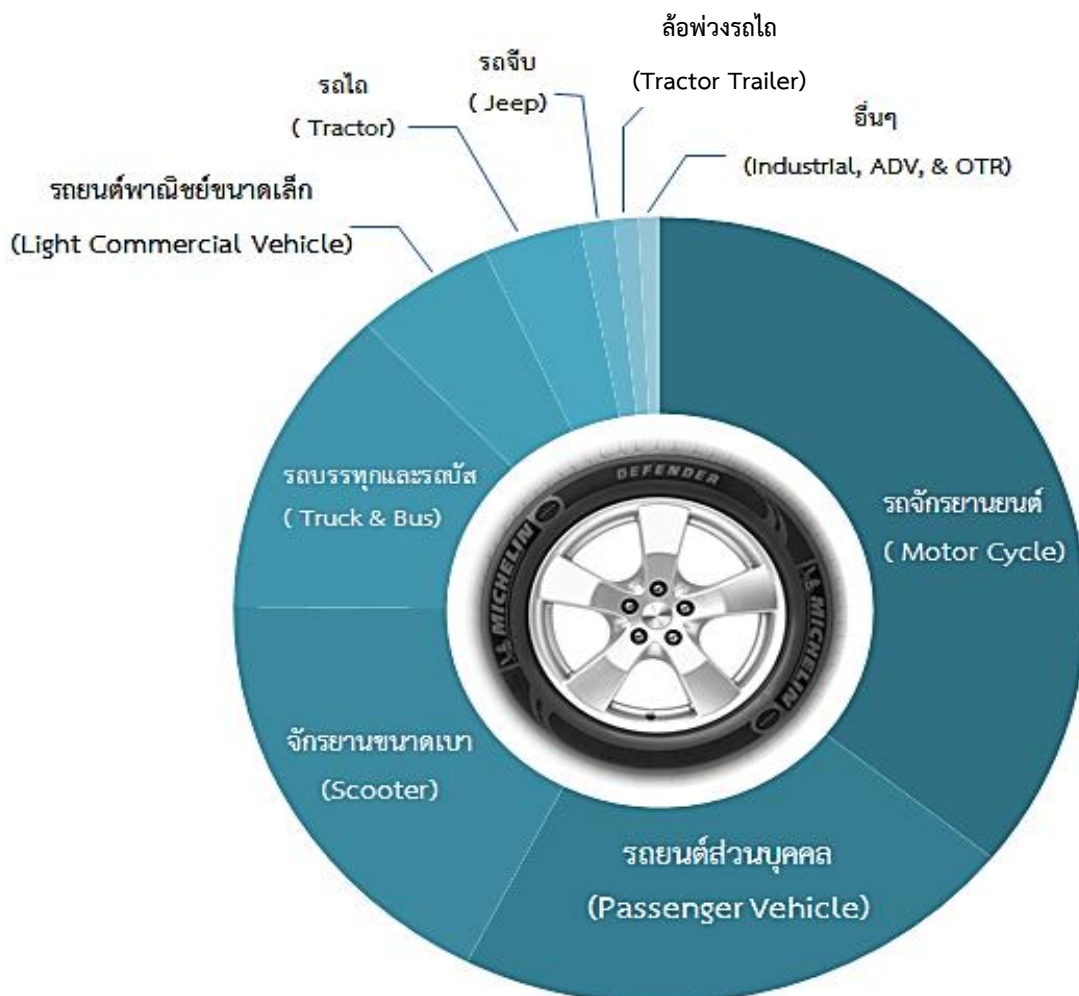
ตารางที่ 4 ประเภทยางรถยนต์เรียงตามอัตราเติบโตในเชิงการผลิต

ประเภทยางรถยนต์	ปริมาณการผลิต (พันเส้น)		อัตราการเติบโต (ร้อยละ)
	2010-2011	2011-2012	
1. ยางรถยนต์พาณิชยกรรมขนาดเล็ก (L.C.V)	6029	6688	9.85
2. ยางรถอุตสาหกรรม (Industrial Vehicle)	616	681	9.54
3. ยางรถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก (Scooter)	20,140	22,194	9.25
4. ยางล้อหลังรถไถ (Tractor-Rear)	1777	1889	5.92
5. ยางรถจี๊ป (Jeep)	1500	1595	5.90
6. ยางล้อหน้ารถไถ (Tractor-Front)	2595	2756	5.84
7. ยางรถจักรยานยนต์ (Motor Cycle)	43,118	44,857	3.876

8. ยางรถยนต์ส่วนบุคคล (Passenger Vehicle)	26,201	27,141	3.46
9. ยางรถบรรทุกและรถโดยสาร (Truck & Bus)	15668	16,085	2.59
10. ยางรถ O.T.R	191	196	2.55
11. ยางล้อพ่วงรถไถ (Tractor Trailer)	1051	1022	-2.83
12. ยางรถ ADV	311	293	-6.14
รวม	97,137	125,397	4.94
ข้อมูลจาก ATMA			

ในปี 2012 ยางรถยนต์ที่มีสัดส่วนการผลิตมากที่สุดคือ ยางรถจักรยานยนต์ ซึ่งมีการผลิตทั้งสิ้น 44.8 ล้านเส้นหรือคิดเป็นร้อยละ 35.77 ของการผลิตยางรถยนต์ทั้งหมดในช่วงดังกล่าว โดยอันดับรองลงมาได้แก่ ยางรถยนต์ส่วนบุคคล (ร้อยละ 21.64) และยางรถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก (ร้อยละ 17.69) ทั้งนี้ ยางรถยนต์ที่มีสัดส่วนในการผลิตน้อยที่สุด ได้แก่ ยางรถอุตสาหกรรม ยาง A.D.V และยางรถ O.T.R ซึ่งมีสัดส่วนการผลิตรวมกันเพียงร้อยละ 0.93 จากยอดการผลิตทั้งหมด

แผนภูมิที่ 2: สัดส่วนการผลิตยางรถยนต์สำหรับรถประเภทต่างๆของอินเดีย ปี 2011-2012



ตารางที่ 5 สัดส่วนการผลิตยานยนต์ของอินเดียแบ่งตามประเภท ปี 2011-2012

สัดส่วนการผลิตยานยนต์สำหรับรถประเภทต่างๆของอินเดีย ปี 2011-2012	
ชนิดของยานพาหนะ	สัดส่วนการผลิต (ร้อยละ)
ยางรถจักรยานยนต์ (Motor Cycle)	35.77
ยางรถยนต์ส่วนบุคคล (Passenger Vehicle, PV)	21.64
ยางจักรยานยนต์ขนาดเล็ก (Scooter)	17.69
ยางรถบรรทุกและรถบัส (Truck and Bus, T&B)	12.80
ยางรถยนต์พาณิชยกรรมขนาดเล็ก (L.C.V)	5.33
ยางล้อหน้ารถไถ (Tractor Front)	2.197
ยางล้อหลังรถไถ (Tractor Rear)	1.51
ยางล้อรถจี๊ป (Jeep)	1.27
ยางล้อพ่วงรถไถ (Tractor Trailer)	0.82
ยางรถอุตสาหกรรม (Industrial Vehicle)	0.54
ยาง A.D.V	0.23
ยางรถ O.T.R (Off-The-Road)	0.16
ข้อมูลจาก ATMA	



- จากภาพ คือตัวอย่างของ รถยนต์พาณิชยกรรมขนาดเล็ก (1) รถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก (2) และรถประเภท O.T.R (3)
- สำหรับยางรถ ADV, ADV คือยางรถชนิดพิเศษที่ออกแบบสำหรับรถจักรยานยนต์ หรือรถยนต์เพื่อใช้กับพื้นผิวถนนบางประเภท เช่น มอเตอร์ไซด์วิบาก

ภาพรวมความเคลื่อนไหวของอุตสาหกรรมยางรถยนต์ในอินเดีย

เพื่อให้เห็นภาพรวมความเคลื่อนไหวของตลาดยางรถยนต์ในอินเดีย และความสำคัญของปัจจัยต่างๆ ทั้ง อุปสงค์ในตลาดรถยนต์ ความต้องการอะไหล่ทดแทน ต้นทุนทางการผลิต การส่งออกและการนำเข้า จึงมีการรวบรวมสถิติ เหตุการณ์สำคัญ และแนวโน้มความเป็นไปได้ในช่วงปีงบประมาณที่ 10-14 ซึ่งได้เรียบเรียงไว้ดังต่อไปนี้

ต้นทุนทางการผลิตที่สูงขึ้นตามราคายางธรรมชาติในปีงบประมาณ 2010-2011

ในปีงบประมาณ 2010-2011 แม้ว่าอินเดียจะมีการส่งออกยางรถยนต์เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 22 แต่อุตสาหกรรมยางรถยนต์ของอินเดียกลับต้องเผชิญกับต้นทุนทางการผลิตที่สูงขึ้นในช่วงเวลาดังกล่าว โดยเฉพาะราคายางธรรมชาติ (Natural Rubber) ซึ่งทำให้อุตสาหกรรมยางรถยนต์ของอินเดียมีกำไรสุทธิ (Net Profit) และกำไรจากการดำเนินการ (Operating Profit) ลดลงมากถึงร้อยละ 37 และ 19 ตามลำดับ

ทั้งนี้ ปัจจัยที่ช่วยประคองอุตสาหกรรมยางรถยนต์ของอินเดียในช่วงเวลาดังกล่าว ได้แก่ อุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นในยางเสริมใยเหล็ก (Radial Tyre หรือ Radial Ply Tyre) ยางรถยนต์ในตลาดกลุ่มเฉพาะ เช่น ยางรถยนต์ O.T.R (Of The Road) และยางสำหรับเกาะพื้นถนนในฤดูหนาว (Winter Tyre) และตลาดยางอะไหล่ทดแทน (Replacement Market) ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงความสำคัญของอุปสงค์ภายในประเทศและการส่งออกในการช่วยรองรับต้นทุนการผลิตที่สูงขึ้น ไม่ว่าจะเป็นอุปสงค์ในตลาดรถยนต์ใหม่หรือในตลาดเฉพาะกลุ่ม (Niche Market) และตลาดอะไหล่ทดแทน (Replacement Market)

อุปสงค์ในตลาดรถยนต์ใหม่ในปีงบประมาณ 2011-2012: ส่งเสริมผู้รับจ้างผลิตรายางรถยนต์

จากสถิติล่าสุดซึ่งสำรวจและรวบรวมโดยสมาคมผู้ผลิตรายางรถยนต์ (ATMA) ในปี 2012 อุตสาหกรรมยางรถยนต์ของอินเดียมีรายได้ทั้งสิ้น 430 พันล้านรูปี (เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.2 จากปีงบประมาณก่อนหน้า) มีการผลิตล้อยางทุกประเภทรวมกัน 225.4 ล้านหน่วย (เป็นยางรถยนต์ทั้งหมด 125.4 ล้านหน่วย) ซึ่งคิดเป็นน้ำหนักรวมกันกว่า 1.5 ล้านตัน และมีมูลค่าการส่งออกยางรถยนต์ทั้งสิ้น 4.20 พันล้านรูปี

โดยในปี 2012 อุตสาหกรรมยางรถยนต์ของอินเดียมีอุปสงค์ในรถยนต์ส่วนบุคคล (Passenger-Vehicle, PV) รถบรรทุกและรถบัส (Truck and Bus, T&B) และ Two-wheeler (จักรยาน จักรยานยนต์ และจักรยานยนต์ขนาดเล็ก) เป็นปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมยางรถยนต์ตั้งแต่ในระดับผู้รับจ้างผลิต (OEM) ไปจนถึงเจ้าของตราสินค้า

อุตสาหกรรมยางรถยนต์ในปีงบประมาณ 2012-2013 และ 2013-2014: อุปสงค์ในยางอะไหล่ทดแทน

ข้อมูลโดยสมาคมอุตสาหกรรมผู้ผลิตรายางรถยนต์ (ATMA) แสดงถึงการลดลงของอุปสงค์ต่ออุตสาหกรรมยางรถยนต์ของอินเดียในช่วงระหว่างเดือนเมษายน ถึงเดือนธันวาคมของปีงบประมาณ 2012-2013 โดยอินเดียมีการผลิตรายางรถยนต์ในช่วงเวลาดังกล่าวลดลงร้อยละ 2.08 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีงบประมาณก่อนหน้า

สำหรับปีงบประมาณ 2013-2014 สถิติและแนวโน้มซึ่งรวบรวมโดย ICRA (Investment Information and Crediting Agency) ยังระบุว่าอุตสาหกรรมยางรถยนต์ของอินเดียจะเติบโตขึ้นเพียงร้อยละ 2-4 เนื่องจากอุปสงค์ในรถยนต์ส่วนบุคคล รถบรรทุกและรถบัส มีแนวโน้มที่จะลดลง ตรงข้ามกับในปีงบประมาณ 2011-2012 ซึ่งคาดว่าจะทำให้อุตสาหกรรมยางรถยนต์ในระดับผู้รับจ้างผลิตหยุดการเติบโตหรือชะลอการเติบโตลงประมาณร้อยละ 3 ในช่วงเวลาดังกล่าว

ด้วยเหตุนี้ อนาคตของอุตสาหกรรมยางรถยนต์อินเดียในปีงบประมาณ 2013-2014 จึงขึ้นอยู่กับอุปสงค์ของตลาดยางอะไหล่ทดแทน (Replacement Market) ซึ่งคาดว่าจะเติบโตขึ้นกว่าร้อยละ 5 จากปีงบประมาณก่อนหน้า โดยยางอะไหล่ซึ่งกำลังจะเป็นที่ต้องการได้แก่ ยางอะไหล่สำหรับรถยนต์พาณิชย์ขนาดกลางและขนาดใหญ่ (Medium and Heavy Commercial Vehicle, M&HCV) Two-Wheeler และรถไถ (Tractor) เนื่องจากเป็นกลุ่มที่มีการเปลี่ยนยางอะไหล่บ่อยกว่ายางรถยนต์ประเภทอื่นในปีก่อนหน้า

การส่งออกและการนำเข้ายางและล้อยางอัดลมของอินเดีย

ยางที่สำคัญต่ออุตสาหกรรมยางรถยนต์ ได้แก่ ยางธรรมชาติ และยางสังเคราะห์ ซึ่งเป็นส่วนผสมกว่าร้อยละ 40 ของยางรถยนต์ในปัจจุบันหรือเท่ากับร้อยละ 60 ของต้นทุนวัตถุดิบทั้งหมดในการผลิตยางรถยนต์ โดยข้อมูลการส่งออกและนำเข้ายางธรรมชาติ และยางสังเคราะห์ของอินเดีย มีดังนี้

1) ยางธรรมชาติ (Natural Rubber)

ประเทศอินเดียมีการส่งออกและนำเข้ายางธรรมชาติ ในปี 2013 ทั้งสิ้น 80.06 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และ 881.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ตามลำดับ ซึ่งยางที่นำมาใช้ในอุตสาหกรรมการผลิตยางรถยนต์ ได้แก่ ยางแท่ง (Block Rubber หรือ Indian Standard Natural Rubber, ISNR) และยางแผ่นรมควัน (Ribbed Smoked Sheet, RSS) ซึ่งมียอดการส่งออกและการนำเข้าในปี 2012-2013 ดังตารางต่อไปนี้ คือ

ตารางที่ 6.1 ปริมาณการส่งออกยางแท่ง ยางแผ่นรมควัน และน้ำยางของอินเดีย

ประเภท	ปริมาณการส่งออก (ตัน)	
	ปี 2011-2012	ปี 2012-2013
1. ยางแท่ง (ISNR หรือ Block Rubber)	953.20	9,172.62
2. ยางแผ่นรมควัน (RSS)	9,371.06	13,225.50
3. น้ำยาง (Latex)	14,936.19	7,008.76
ข้อมูลจากคณะกรรมการยางแท่งอินเดีย (India Rubber Board)		

ตารางที่ 6.2 ปริมาณการนำเข้ายางแท่ง ยางแผ่นรมควัน และน้ำยางของอินเดีย

ประเภท	ปริมาณการส่งออก (ตัน)	
	ปี 2011-2012	ปี 2012-2013
1. ยางแท่ง (ISNR หรือ Block Rubber)	136,552.78	64,166.37
2. ยางแผ่นรมควัน (RSS)	68,846.60	53,750.25
3. น้ำยาง (Latex)	32.8	63.00
ข้อมูลจากคณะกรรมการยางแห่งอินเดีย (India Rubber Board)		

นอกจากนี้ ยังสามารถแสดงมูลค่าการส่งออกและนำเข้ายางแต่ละประเภทตามการจำแนกทางสถิติซึ่งได้แก่ ยางธรรมชาติที่กำหนดไว้ในทางเทคนิค (Technically Specified natural Rubber) ยางแผ่นรมควัน (Ribbed Smoked Sheet, RSS) น้ำยางธรรมชาติ (Latex) ยางบาลาตา กัตตาเปอร์ชา และ กัมธรรมชาติที่คล้ายกัน (Balata, Gutta-Percha, & Similar Natural gum) และยางประเภทอื่นๆ ดังตารางที่ 6.3 และ 6.4

ตารางที่ 6.3 มูลค่าการส่งออกยางธรรมชาติของอินเดียปี2012-2013

ประเภท	มูลค่าการส่งออก (ล้านดอลลาร์สหรัฐ)		เพิ่มขึ้น/ลดลง (ร้อยละ)
	2012	2013	2013/2012
1. ยางธรรมชาติที่กำหนดไว้ในทางเทคนิค (Technically Specified natural Rubber)	2.29	19.39	745.11
2. ยางแผ่นรมควัน (Ribbed Smoked Sheet, RSS)	20.08	35.55	77.04
3. น้ำยางธรรมชาติ (Latex)	17.52	17.78	1.51
4. ยางบาลาตา กัตตาเปอร์ชา และ กัมธรรมชาติที่คล้ายกัน	43.98	0.0069	-92.74
5. ยางอื่นๆ (Others)	0.0957	7.33	-83.34
รวม	83.97	80.06	-4.66
ข้อมูลจาก World Trade Atlas			

ตารางที่ 6.4 มูลค่าการนำเข้ายางธรรมชาติของอินเดียปี 2012-2013

ประเภท	มูลค่าการนำเข้า (ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ)		เพิ่มขึ้น/ลดลง (ร้อยละ)
	2012	2013	2013/2012
1. ยางธรรมชาติที่กำหนดไว้ในทางเทคนิค (Technically Specified natural Rubber)	478.63	507.78	6.09
2. ยางแผ่นรมควัน (Ribbed Smoked Sheet, RSS)	437.90	330.00	-24.64
3. น้ำยางธรรมชาติ (Latex)	47.26	34.31	-27.39
6. ยางบาลาตา กัดตาเปอร์ชา และ กัมธรรมชาติที่คล้ายกัน	5.25	9.25	76.06
7. ยางอื่นๆ (Others)	0.0031	0.0137	343.33
รวม	969.05	881.35	-9.05
ข้อมูลจาก World trade Atlas			

ในปัจจุบันไทยเป็นผู้ส่งออกยางธรรมชาติให้กับอินเดียมากเป็นอันดับที่ 2 รองจาก อินโดนีเซีย โดยในปี 2013 ไทยส่งออกยางธรรมชาติให้กับอินเดียเป็นมูลค่าทั้งสิ้น 221.58 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 25 ของการนำเข้ายางธรรมชาติของอินเดีย ดังตารางที่ 6.5

ตารางที่ 6.5 ห้าอันดับประเทศที่มีมูลค่าการส่งออกยางธรรมชาติให้กับอินเดียมากที่สุดในปี 2013

อันดับที่	ประเทศ	มูลค่าการส่งออกยางให้กับอินเดีย (ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ)
1.	อินโดนีเซีย	364.51
2.	ไทย	221.58
3.	เวียดนาม	218.37
4.	ไต้หวัน	27.85
5.	มาเลเซีย	22.70
ข้อมูลจาก World Trade Atlas		

มูลค่าการส่งออกยางธรรมชาติของไทยไปอินเดีย			เพิ่มขึ้น/ลดลง (ร้อยละ)	
2011	2012	2013	2013/2012	แนวโน้ม
185.92	294.30	221.59	-24.71	

2) ยางสังเคราะห์ (Synthetic Rubber)

ยางสังเคราะห์เป็นวัตถุดิบซึ่งใช้ควบคู่กันกับยางธรรมชาติในการผลิตยางรถยนต์ตามความต้องการของผู้ผลิตและยางรถยนต์แต่ละประเภท ในปี 2013 อินเดียมีมูลค่าการส่งออกและนำเข้ายางสังเคราะห์ทั้งหมด 34.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และ 1,228.22 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ตามลำดับ ทั้งนี้ เนื่องจากอินเดียไม่สามารถผลิตยางสังเคราะห์ได้เพียงพอต่อความต้องการ จึงต้องพึ่งพาการนำเข้าจากต่างประเทศ ประเทศที่ส่งออกรยางสังเคราะห์ให้กับอินเดียมากที่สุด คือ เกาหลีใต้ ซึ่งส่งออกรยางสังเคราะห์มายังอินเดียเป็นมูลค่าทั้งสิ้น 398.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในขณะที่ประเทศไทยอยู่อันดับที่ 11 มีมูลค่า 23.16 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในปี 2013

ตารางที่ 7 ห้าอันดับประเทศที่มีมูลค่าส่งออกยางสังเคราะห์ไปอินเดียมากที่สุดในปี 2013

อันดับที่	ประเทศ	มูลค่าการส่งออกยางสังเคราะห์ให้กับอินเดีย (ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ)
1.	เกาหลีใต้	398.35
2.	รัสเซีย	176.92
3.	ญี่ปุ่น	126.45
4.	สหรัฐอเมริกา	74.94
5.	โปแลนด์	59.97
11.	ไทย	23.16
ข้อมูลจาก World Trade Atlas		

มูลค่าการส่งออกยางสังเคราะห์ของไทยไปสู่อินเดีย			เพิ่มขึ้น/ลดลง (ร้อยละ)	
2011	2012	2013	2013/2012	แนวโน้ม
48.50	35.66	23.16	-35.06	

ในด้านการนำเข้า ประเทศที่มีการนำเข้ายางสังเคราะห์จากอินเดียมากที่สุดคือ ตุรกี ซึ่งมีการนำเข้ายางสังเคราะห์จากอินเดียเป็นมูลค่าทั้งสิ้น 5.26 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือร้อยละ 15.31 ของการส่งออกยาง

สังเคราะห์ของอินเดียทั้งหมด รองลงมาได้แก่ บังคลาเทศ สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ อิหร่าน และสหรัฐอเมริกา โดยประเทศไทยมีการนำเข้าอย่างสังเคราะห์จากอินเดียเป็นมูลค่าทั้งสิ้น 1.94 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งมากเป็นอันดับที่ 6 ของประเทศผู้นำเข้าอย่างสังเคราะห์จากอินเดีย

3) ล้อยางอัดลม (Pneumatic Tyre)

ในปี 2013 อินเดียสามารถส่งออกล้อยางอัดลม (Pneumatic Tyre) เป็นมูลค่าทั้งสิ้น 1,628.03 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในขณะที่มีการนำเข้าจากต่างประเทศทั้งหมดคิดเป็นมูลค่า 421.73 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยผู้นำเข้าอย่างรถยนต์จากอินเดียมากที่สุดคือ สหรัฐอเมริกา เยอรมนี และสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ ตามลำดับ

สำหรับไทย แม้ว่าไทยจะมีมูลค่าการนำเข้าอย่างรถยนต์จากอินเดียเพียง 11.504 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งมากเป็นอันดับที่ 39 แต่ในด้านการส่งออก ไทยมีการส่งออกยางรถยนต์ไปยังอินเดียมากถึง 53.456 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ มากเป็นอันดับที่ 4 ของผู้ส่งออกรายให้กับอินเดีย รองจาก จีน ญี่ปุ่น และสเปน

ตารางที่ 8.1 ห้าอันดับประเทศที่มีมูลค่าส่งออกล้อยางอัดลมให้กับอินเดียมากที่สุดในปี 2013

อันดับที่	ประเทศ	มูลค่าการส่งออกยางให้กับอินเดีย (ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ)
1.	จีน	93.6
2.	ญี่ปุ่น	69.12
3.	สเปน	54.42
4.	ไทย	53.46
5.	เกาหลีใต้	30.96
ข้อมูลจาก World Trade Atlas		

มูลค่าการส่งออกล้อยางอัดลมของไทยไปยังอินเดีย			เพิ่มขึ้น/ลดลง (ร้อยละ)	
2011	2012	2013	2013/2012	แนวโน้ม
53.32	74.27	53.46	-28.02	

ตารางที่ 8.2 ห้าอันดับประเทศที่มีมูลค่าการนำเข้าล้อยางอัดลมจากอินเดียมากที่สุดในปี 2013

อันดับที่	ประเทศ	มูลค่าการนำเข้าล้อยางอัดลมจากอินเดีย (ล้านดอลลาร์สหรัฐ)
1.	สหรัฐอเมริกา	156.26
2.	เยอรมนี	100.06
3.	สหรัฐอเมริกาบริติช	91.93
4.	ฟิลิปปินส์	85.43
5.	อินโดนีเซีย	64.55
39.	ไทย	11.50
ข้อมูลจาก World Trade Atlas		

มูลค่าการนำเข้าล้อยางอัดลมจากอินเดียของไทย			เพิ่มขึ้น/ลดลง (ร้อยละ)	
2011	2012	2013	2013/2012	แนวโน้ม
11.64	15.96	11.504	-27.90	

นอกจากภาพรวมการส่งออกและนำเข้ายางรถยนต์ของแต่ละประเทศแล้ว ยังสามารถแสดงการส่งออกและการนำเข้าตามชนิดของล้อยางอัดลม ได้ดังตารางที่ 8.3 และ 8.4 ทั้งนี้ ล้อยางอัดลมที่มีมูลค่าการส่งออกมากที่สุดคือ ล้อยางรถบรรทุกและรถโดยสารขนาดใหญ่ ซึ่งมีการส่งออกในปี 2013 เป็นมูลค่าทั้งสิ้น 625.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ตามมาด้วย ล้อยางรถยนต์ประเภทอื่นๆ ยางที่ใช้กับยานบกหรือเครื่องจักรสำหรับใช้ในการเกษตรหรือการป่าไม้ และยางรถยนต์ทั่วไป โดยล้อยางที่มีมูลค่าการส่งออกเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมากได้แก่ ล้อยางสำหรับ อุตสาหกรรมและการก่อสร้าง ทั้งที่มีขนาดขอบล้อเกิน และ ไม่เกิน 61 เซนติเมตร ในขณะที่ล้อยางประเภทอื่นมีมูลค่าการส่งออกที่น้อยลงจากปี 2012

ตารางที่ 8.3 มูลค่าการส่งออกล้อยางอัดลม (Pneumatic Tyre) ของอินเดียแบ่งตามประเภทล้อยาง

HS Code	ประเภท	มูลค่าการส่งออก			เพิ่มขึ้น/ลดลง (ร้อยละ)
		2011	2012	2013	2013/2012
401120	ล้อยางรถบรรทุกและรถโดยสาร (Truck & Bus)	580.26	665.13	625.04	-6.03
401199	ล้อยางประเภทอื่นๆ (Others)	531.23	680.97	460.20	-32.42

401161	ล้อยางชนิดที่ใช้กับยานบกและเครื่องจักร สำหรับใช้ในการเกษตรหรือการป่าไม้ (ดอกยางประเภท Herringbone)	63.25	91.61	212.51	131.97
401110	ล้อยางสำหรับรถยนต์ทั่วไป	147.48	121.21	90.34	-25.46
401150	ล้อยางรถจักรยาน	65.54	64.38	54.19	-15.83
401192	ล้อยางชนิดที่ใช้กับยานบกและเครื่องจักร สำหรับใช้ในการเกษตรหรือการป่าไม้	14.62	22.14	43.10	94.62
401193	ล้อยางชนิดที่ใช้กับยานบกและเครื่องจักร สำหรับใช้ในการก่อสร้างหรือการขนย้าย ในทางอุตสาหกรรมและมีขนาดขอบล้อไม่ เกิน 61 เซนติเมตร	6.12	12.32	31.53	155.92
401162	ล้อยางชนิดที่ใช้กับยานบกและเครื่องจักร สำหรับใช้ในการก่อสร้างหรือการขนย้าย ในทางอุตสาหกรรมและมีขนาดขอบล้อไม่ เกิน 61 เซนติเมตร (ดอกยางประเภท Herringbone)	14.43	11.97	29.80	149.05
401194	ล้อยางชนิดที่ใช้กับยานบกและเครื่องจักร สำหรับใช้ในการก่อสร้างหรือการขนย้าย ในทางอุตสาหกรรมและมีขนาดขอบล้อเกิน 61 เซนติเมตร	2.27	5.85	27.41	368.72
401140	ล้อยางรถจักรยานยนต์ (Motor Cycle)	18.85	22.25	20.04	-9.93
401163	ล้อยางชนิดที่ใช้กับยานบกและเครื่องจักร สำหรับใช้ในการก่อสร้างหรือการขนย้าย ในทางอุตสาหกรรมและมีขนาดขอบล้อเกิน 61 เซนติเมตร (ดอกยางประเภท Herringbone)	1.77	6.47	17.77	174.62
401169	ล้อยางรถยนต์สำหรับยานยนต์และ เครื่องมือประเภทอื่นๆ แบบมี (ดอกยางประเภท Herringbone)	17.78	16.67	14.50	-13.03
401130	ล้อยางสำหรับเครื่องบิน (Air Craft)	1.48	3.08	1.61	-47.6

ในแง่ของการนำเข้า ในปี 2013 ยางล้อสำหรับรถยนต์ทั่วไป ทั้งรถยนต์ส่วนบุคคล 4 ประตู และ 5 ประตู (Station wagon) เป็นประเภทที่มีการนำเข้ามากที่สุดคิดเป็นมูลค่าการนำเข้าทั้งสิ้น 193.74 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ดังตารางที่ 8.4 โดยอันดับรองลงมา ได้แก่ รถบรรทุกและรถโดยสารขนาดใหญ่ (Truck & Bus) ล้อยางประเภทอื่นๆ ยางล้อเครื่องบินและยางรถจักรยานยนต์ ทั้งนี้ อินเดียมีการนำเข้ายางล้อเครื่องบินและยางรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 50

ตารางที่ 8.4 มูลค่าการนำเข้าล้อยางอัดลม (Pneumatic Tyre) ของอินเดียแบ่งตามประเภทล้อยาง

HS Code	ประเภท	มูลค่าการนำเข้า			เพิ่มขึ้น/ลดลง (ร้อยละ)
		2011	2012	2013	2013/2012
401110	ล้อยางสำหรับรถยนต์ทั่วไป	175.49	214.42	193.74	-9.64
401120	ล้อยางสำหรับรถบรรทุกและรถโดยสาร ขนาดใหญ่ (Truck & Bus)	198.09	119.84	132.71	10.74
401199	ล้อยางประเภทอื่นๆ (Others)	73.50	61.76	35.32	-42.81
401130	ล้อยางเครื่องบิน (Air Craft)	10.10	13.68	21.27	55.44
401140	ล้อยางรถจักรยานยนต์ (Motorcycle)	10.63	7.79	11.95	53.42
401194	ล้อยางชนิดที่ใช้กับยานบกและเครื่องจักร สำหรับการก่อสร้างหรือการขนย้าย ในทางอุตสาหกรรมและมีขนาดขอบล้อเกิน 61 เซนติเมตร	0.40	11.73	11.57	-1.39
401162	ล้อยางชนิดที่ใช้กับยานบกและเครื่องจักร สำหรับการก่อสร้างหรือการขนย้าย ในทางอุตสาหกรรมและมีขนาดขอบล้อไม่ เกิน 61 เซนติเมตร (ดอกยางประเภท Herringbone)	1.25	18.32	5.27	-71.25
401163	ล้อยางชนิดที่ใช้กับยานบกและเครื่องจักร สำหรับการก่อสร้างหรือการขนย้าย ในทางอุตสาหกรรมและมีขนาดขอบล้อเกิน 61 เซนติเมตร (ดอกยางประเภท Herringbone)	0.92	21.88	4.54	-79.23

401161	ล้อยางชนิดที่ใช้กับยานบกและเครื่องจักร สำหรับการเกษตรหรือการป่าไม้ (ดอกยางประเภท Herringbone)	2.28	3.22	2.96	-8.11
401150	ล้อยางรถจักรยาน	1.69	1.45	1.46	0.9
401193	ล้อยางชนิดที่ใช้กับยานบกและเครื่องจักร สำหรับการก่อสร้างหรือการขนย้าย ในทางอุตสาหกรรมและมีขนาดขอบล้อไม่ เกิน 61 เซนติเมตร	0.28	1.24	0.60	-51.52
401169	ล้อยางรถยนต์สำหรับยานยนต์และ เครื่องมือประเภทอื่นๆ (ดอกยางประเภท Herringbone)	2.60	1.80	0.33	-81.89
401192	ล้อยางชนิดที่ใช้กับยานบกและเครื่องจักร สำหรับการเกษตรหรือการป่าไม้	0.06	0.08	0.03	-65.53



ดอกยาง Herringbone ซึ่งส่วนใหญ่ใช้
กับยานยนต์เพื่ออุตสาหกรรม การก่อสร้าง การ
ป่าไม้ และการเกษตรกรรม



ภาพตัวอย่างการใช้ล้อยางอัดลมสำหรับ
เครื่องบิน ในภาพนี้คือเครื่องบินพาณิชย์

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

อนาคตของอุตสาหกรรมยางรถยนต์ของอินเดียขึ้นอยู่กับการพัฒนาความสามารถในการแข่งขันในตลาดโลก และความสามารถในการผลิตยางรถยนต์ให้เพียงพอต่อความต้องการของทั้งตลาดยานยนต์ใหม่และตลาดอะไหล่ทดแทน เช่นเดียวกับการรักษาอุปสงค์ในแต่ละภาคส่วน ซึ่งทุกฝ่าย ทั้งรัฐบาลอินเดียและสมาคมผู้ผลิตยางรถยนต์ (ATMA) ไปจนถึงผู้รับจ้างผลิตยางรถยนต์และอะไหล่ทดแทนล้วนมีบทบาทหน้าที่สำคัญต่างกันออกไป

สำหรับปัจจุบัน อุตสาหกรรมยางรถยนต์ของอินเดียควรผลักดันการผลิตยางอะไหล่ทดแทนเพื่อให้สอดคล้องต่ออุปสงค์ที่กำลังเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในยางอะไหล่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับรถยนต์พาณิชย์ขนาดกลาง รถยนต์พาณิชย์ขนาดใหญ่ รถไถ รถจักรยานและรถจักรยานยนต์ทุกประเภท อันเป็นการรักษาคุณภาพของอุตสาหกรรมในขณะที่อุปสงค์ต่อการผลิตรถยนต์ใหม่มีแนวโน้มที่จะลดลงในรถยนต์ส่วนบุคคล รถบรรทุก และรถโดยสารขนาดใหญ่ ความสามารถในการตอบรับกับอุปสงค์ของตลาดที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ทั้งจากในและนอกประเทศจะช่วยรักษาเสถียรภาพของอุตสาหกรรมยางรถยนต์ในอนาคต นอกจากนี้นโยบายที่เพื่อพัฒนาเทคโนโลยี การผลิตและนำเข้าวัตถุดิบคือรากฐานสำคัญของอุตสาหกรรมยางรถยนต์ของอินเดีย ด้วยอินเดียยังคงต้องพึ่งพาการนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศ ทั้งยางธรรมชาติ และยางสังเคราะห์ โดยเฉพาะยางบิวไทล์ (BR) โพลีบิวทาไดอิน (PBR) และยางสไตรีนบิวทาไดอิน (SBR) เช่นเดียวกับเส้นใยไนลอน ไทร์คอร์ด และสตีล ไทร์คอร์ด ซึ่งเป็นส่วนประกอบสำคัญของการผลิตล้อยางเสริมใยเหล็ก

ด้วยเหตุนี้ ประเทศไทยซึ่งเป็นผู้นำการผลิตและส่งออกยางธรรมชาติและยางสังเคราะห์มายังอินเดียมากถึงปีละกว่า 220 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ จึงควรติดตามสถานการณ์เกี่ยวกับความสามารถในการผลิตและความต้องการยางธรรมชาติของอินเดีย พร้อมทั้งมองหาโอกาสในการส่งเสริมการส่งออกยางธรรมชาติและยางสังเคราะห์ตามนโยบายของรัฐบาลอินเดียซึ่งมีทั้งมาตรการที่ห้ามและส่งเสริมการนำเข้ายางธรรมชาติจากต่างประเทศ ทั้งนี้ การกำหนดมาตรการของรัฐบาลอินเดียจะขึ้นอยู่กับความสามารถในการผลิตยางธรรมชาติโดยเกษตรกรชาวอินเดียในแต่ละปี ซึ่งมีผลต่อทั้งการขึ้นลงของราคายางธรรมชาติภายในประเทศอินเดีย และจะส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยางรถยนต์ และผู้ส่งออกยางอย่างประเทศไทยอย่างแน่นอน

สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ เมือง มุมไบ

11 กรกฎาคม 2014

จัดทำโดย:

นายศินทร์ สุขเกษ นักศึกษาฝึกงาน สถาบันเทคโนโลยีนานาชาติสิรินธร (SIIT) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์