บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญ

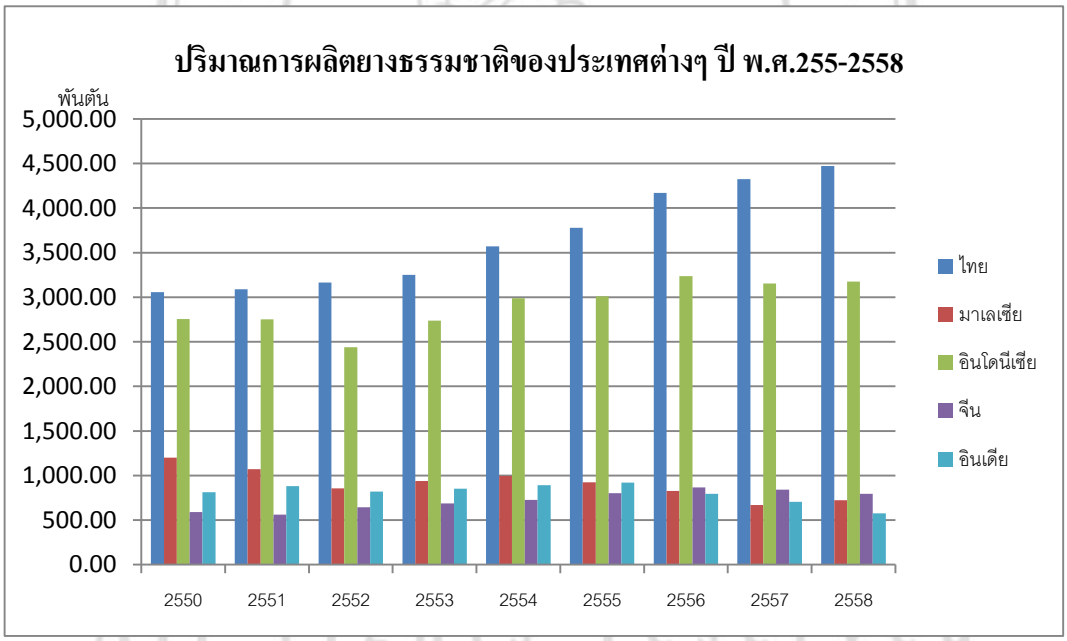
ปัจจุบันสถานการณ์ยางพารามีการเปลี่ยนแปลงตามภาวะเศรษฐกิจของโลก ในช่วงใดที่เศรษฐกิจโลกขยายตัว การใช้ยางของโลกทั้งยางธรรมชาติและยางสังเคราะห์ก็จะเพิ่มมากขึ้นเช่นกัน โดยประเทศผู้ผลิตยางพารารายใหญ่ของโลก 3 ประเทศ ได้แก่ ประเทศไทย อินโดนีเซีย และมาเลเซีย โดยที่อินโดนีเซียเป็นประเทศที่มีเนื้อที่ปลูกยางพารามากที่สุดในโลกมีการขยายเนื้อที่ปลูกเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องร้อยละ 0.57 ต่อปี จาก 21.60 ล้านไร่ในปี 2554 เป็น 22.00 ล้านไร่ในปี 2558 แต่อย่างไรก็ตามถึงแม้อินโดนีเซียจะมีพื้นที่ปลูกยางพารามากที่สุด แต่ก็ยังคงมีผลผลิตมากเป็นอันดับ 2 ของโลกรองจากไทย

ยางพาราถือเป็นพืชเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศไทย มีพื้นที่ปลูกยางมากกว่า 21 ล้านไร่ ครอบคลุม 60 จังหวัดทั่วประเทศ สร้างรายได้ให้กับประเทศปีละมากกว่า 500,000 ล้านบาทมากที่สุดของพืชผลทางการเกษตร ผลผลิตยางธรรมชาติของไทยแยกตามประเภท พบว่า กว่าร้อยละ 50 เป็นผลผลิตยางแผ่นรมควัน รองลงมา คือ ยางแท่ง น้ำยางข้น และยางเครป ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 32 13 และ 0.2 ตามลำดับ โดยสัดส่วนการผลิตยางแผ่นรมควันมีแนวโน้มลดลง ในขณะที่มีการผลิตยางแท่งเป็นสัดส่วนเพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ ยางพารายังสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้อย่างหลากหลาย ไม่ว่าจะเป็นส่วนของน้ำยางที่ถูกผลิตออกมาในรูปของยางแผ่นรมควัน ยางแท่ง น้ำยางข้น และยางผสมสารเคมี ที่สามารถนำไปแปรรูปเป็นสินค้าได้หลากหลายชนิด เช่น ยางรถยนต์ ล้อยาง

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

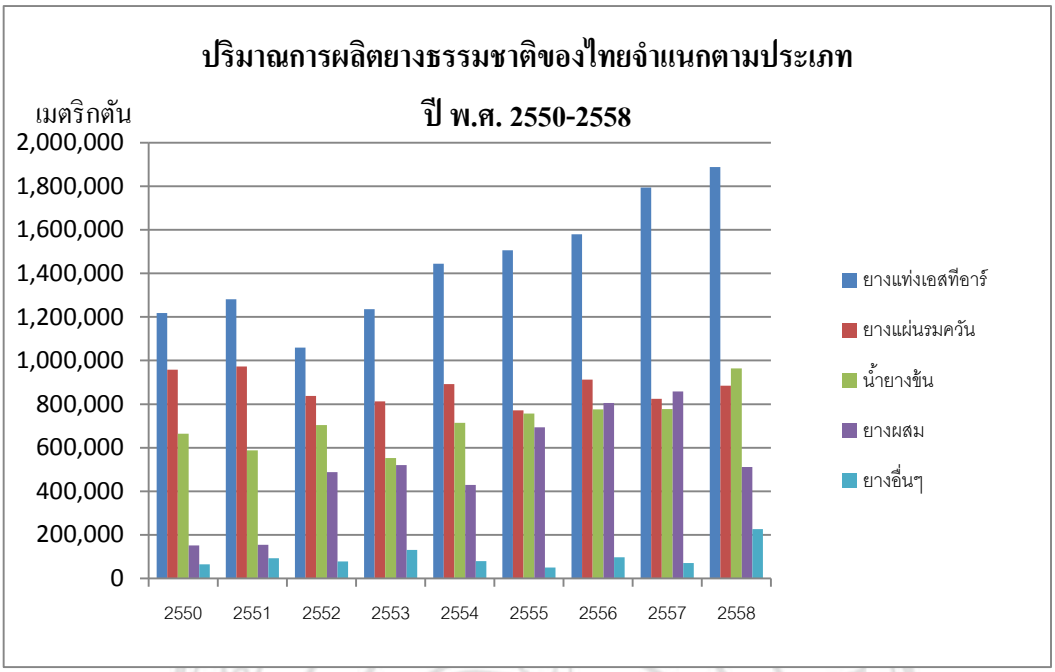
เรเดียม กาว ลูกกอล์ฟ ถุงมือยาง ผ้าก๊อซ ถุงยางอนามัย เครื่องมือทางการแพทย์ เป็นต้น ส่วนของไม้ยางพารายังสามารถนำไปแปรรูปใช้ในงานไม้ ใช้ทำวัสดุ อุปกรณ์หรือเฟอร์นิเจอร์ต่างๆ รวมทั้งใช้เป็นเชื้อเพลิงได้ด้วย นอกจากนี้แล้วยังช่วยรักษาสภาพแวดล้อม เนื่องจากยางพาราเป็นพืชที่มีอายุมากกว่า 20 ปี จึงเป็นพืชที่สามารถทดแทนป่าไม้ที่ลดจำนวนลงอย่างต่อเนื่องจากการขยายตัวของเขตชุมชนเมือง ดังนั้น ตลาดโลกจึงมีความต้องการยางพาราเป็นจำนวนมาก (Global trade atlas, 2555)

ปัจจุบันประเทศไทยเป็นประเทศผู้ผลิตยางธรรมชาติที่สำคัญของโลก ศักยภาพการผลิตยางของไทยมีมากกว่าปีละ 3-4 ล้านตัน โดยระหว่างปี 2550-2558 ปริมาณการผลิตยางธรรมชาติของประเทศไทยเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก 3,056,005 ตัน เมื่อปี 2550 เป็น 4,473,370 ตัน เมื่อปี 2558 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 46.4 รองลงมาคือประเทศอินโดนีเซีย และมาเลเซีย ตามลำดับ (ภาพที่ 1.1) เมื่อพิจารณาสัดส่วนประเภทยางแปรรูปขั้นต้นที่ผลิตได้ พบว่า ไทยผลิตยางแท่งเอสทีอาร์ (STR) มากที่สุด รองลงมาเป็นยางแผ่นรมควัน น้ำยางข้น ยางผสม และยางประเภทอื่นๆ ตามลำดับ (ภาพที่ 1.2)



ที่มา : สถิติยางไทย (2558)

ภาพที่ 1.1 แสดงปริมาณการผลิตยางธรรมชาติของประเทศต่างๆ ปี พ.ศ.2500-2558



ที่มา : สถิติยางไทย (2558)

ภาพที่ 1.2 แสดงปริมาณการผลิตยางธรรมชาติของไทยจำแนกตามประเภท ปี พ.ศ. 2550 - 2558

ข้อมูลจาก กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2553 ได้กล่าวว่า ประเทศคู่ค้าที่สำคัญของไทย ได้แก่ จีน มาเลเซีย ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา และเกาหลีใต้ เป็นต้น โดยที่จีนเป็นประเทศที่มีอัตราการเติบโตของการนำเข้ามากที่สุดในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา คือ มีการเติบโตมากกว่าร้อยละ 10 ส่วนสหรัฐอเมริกาและญี่ปุ่นมีการบริโภคยางธรรมชาติลดลง ส่งผลให้จีนก้าวขึ้นมาเป็นผู้นำเข้ายางอันดับหนึ่งของโลก โดยการส่งออกยางแผ่นรมควัน ชั้น 1 และชั้น 3 มีจีนเป็นผู้นำเข้าหลัก รองลงมา ได้แก่ ญี่ปุ่น ขณะที่ญี่ปุ่นนำเข้ายางแผ่นรมควัน ชั้น 2 ชั้น 4 และชั้น 5 รวมทั้งยางแท่งมากที่สุด และจีนนำเข้ายางแท่งเป็นอันดับ 2 ส่วนน้ำยางข้นมีมาเลเซียเป็นผู้นำเข้าหลัก รองลงมา ได้แก่ จีนและสหรัฐอเมริกา สำหรับประเทศคู่แข่งที่สำคัญ ได้แก่ อินโดนีเซีย มาเลเซีย และเวียดนาม

ข้อมูลจาก สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2555 ได้กล่าวว่า ประเทศไทยเริ่มผลิตยางแท่งเมื่อปี 2511 เรียกชื่อในขณะนั้นว่า ยางแท่ง “ทีทีอาร์” (TTR: Thai Tested Rubber) โดยมีสถาบันวิจัยยางกรมวิชาการเกษตรเป็นผู้ดูแลรับผิดชอบในเรื่องของมาตรฐานและการควบคุมคุณภาพ อีกทั้งยังมีการปรับปรุงพัฒนามาตรฐานคุณภาพยางแท่งอย่างต่อเนื่อง จนปัจจุบันได้เปลี่ยนชื่อใหม่เป็น ยางแท่ง “เอสทีอาร์” (STR : Standard Thai Rubber) ซึ่งหลังจากมีการผลิตยางแท่งขึ้นในประเทศ ทำให้อุตสาหกรรมที่ใช้ยางแท่งเป็นวัตถุดิบมีต้นทุนที่ลดลง เนื่องจากสามารถซื้อวัตถุดิบในราคาที่ถูกเมื่อเปรียบเทียบระหว่างราคายางแท่งที่ผลิตในประเทศกับราคานำเข้ายางแท่งในขณะนั้น

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ส่งผลให้ปริมาณการบริโภคยางแท่งของประเทศไทยมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้น โดยยางแท่งส่วนใหญ่จะถูกนำไปใช้เป็นวัตถุดิบที่สำคัญในการแปรรูปเป็นผลิตภัณฑ์ยางยานพาหนะ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมยางล้อ ทำให้ผลผลิตที่ผลิตได้ร้อยละ 89.86 ส่งออกไปขายต่างประเทศ ส่วนอีกร้อยละ 10.14 ใช้เพื่อการผลิตในประเทศ ซึ่งในปัจจุบันมีการนำยางแท่งมาใช้แทนยางแผ่นรมควันมากขึ้น เพราะยางแท่งมีคุณภาพและมาตรฐานดีกว่ายางแผ่นรมควัน ทำให้ได้ผลผลิตที่ดีสามารถนำไปแปรรูปได้ง่ายกว่าและขนส่งเคลื่อนย้ายสะดวกกว่ายางแผ่นที่ต้องระมัดระวังไม่ให้ฉีกขาด อีกทั้งราคาโดยเฉลี่ยของยางแท่งยังถูกกว่ายางแผ่นรมควัน แสดงให้เห็นว่าในปัจจุบันยางแท่งเป็นผลิตภัณฑ์ยางธรรมชาติที่สำคัญต่อภาคการผลิตและระบบเศรษฐกิจของไทย

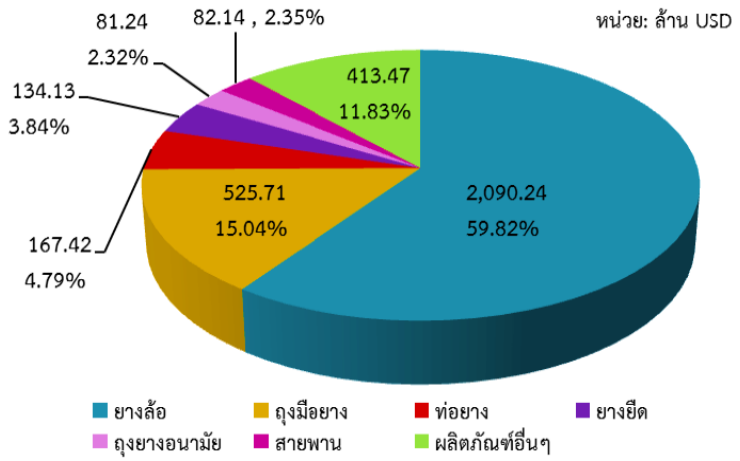
อย่างไรก็ตาม แม้ประเทศไทยจะเป็นผู้ผลิตยางพารารายใหญ่ของโลกก็ตาม แต่ไม่ได้มีอำนาจในการกำหนดราคายางพารา เนื่องจากราคายางถูกกำหนดโดยผู้ซื้อยาง หากผู้ซื้อมีความต้องการใช้ยางมากราคาก็สูง ตัวอย่างเช่น เมื่อ 7-8 ปีที่ผ่านมา ราคายางเคยสูงกิโลกรัมละ 150 บาท แต่ถ้าผู้ซื้อมีความต้องการใช้ยางลดลง ก็จะส่งผลให้ราคายางลดลงอย่างมากอย่างเช่นในปัจจุบัน ดังนั้นปัจจัยหลักในการกำหนดราคาจึงเป็นไปตามภาวะเศรษฐกิจของโลก ผลผลิตยางประมาณร้อยละ 60-70 นำไปใช้ในการแปรรูปเป็นยางล้อ ส่วนที่เหลือนำไปใช้ในอุตสาหกรรมอื่นๆ เช่น ถุงมือทางการแพทย์ ยางฟองน้ำ ถุงยางอนามัย ยางทางวิศวกรรม เป็นต้น ดังนั้น ราคายางจึงเกี่ยวข้องโดยตรงกับอุตสาหกรรมยานยนต์ (สถาบันวิจัยยาง, 2559)

ในช่วงปี 2551 ไตรมาสสุดท้ายเกิดวิกฤตเศรษฐกิจ เมื่อพิจารณาข้อมูลด้านราคายางแผ่นรมควันชั้น 3 ยางแท่ง และน้ำยางข้น ณ ตลาด กรุงเทพ พบว่า มีทิศทางการเปลี่ยนแปลงที่ไม่แน่นอน เนื่องจากตลาดมีการเคลื่อนไหวตลอดเวลา โดยเปลี่ยนแปลงไปตามอิทธิพลของอุปสงค์และอุปทานในตลาดโลก ทั้งในด้านอุตสาหกรรมยานยนต์เองก็มีการขยายตัวในด้านมูลค่าเพิ่มในประเทศ การผลิต การส่งออก การลงทุน การจ้างงาน และมีความเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมต่อเนื่องอีกเป็นจำนวนมาก ในปัจจุบันประเทศไทยก็ได้รับการยอมรับในระดับสากลว่า เป็นฐานการผลิตระดับโลกของรถยนต์ที่มีความเฉพาะ (Global Niche Product) และยังเป็นที่ตั้งของโรงงานประกอบรถยนต์ของผู้ผลิตชั้นนำเกือบทุกยี่ห้อจากทั่วโลก อีกทั้งราคายางยังมีปัจจัยหนุนจากราคาน้ำมันดิบที่ยังอยู่ในระดับสูงด้วย เนื่องจากยางพาราเป็นสินค้าทดแทนยางสังเคราะห์ ซึ่งมีน้ำมันปิโตรเลียมเป็นวัตถุดิบหลักในการผลิต การที่ราคาน้ำมันในตลาดโลกปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ราคายางสูงขึ้น ทำให้ราคาเป็นเครื่องมือที่สำคัญทั้งในการผลิตและการตลาดไม่ว่าจะเป็นในระยะสั้นหรือระยะยาว ความผันผวนของราคาจึงกลายเป็นอุปสรรคอย่างยิ่งต่อการวางแผนทั้งการผลิตและการตลาด การที่ราคายางพารามีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลาจึงส่งผลทำให้รายได้ของเกษตรกรชาวสวนยางไม่แน่นอน เป็นปัญหาต่อการ

พัฒนาภาคการเกษตร และรัฐบาลต้องใช้เงินงบประมาณแผ่นดินมาแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น (ปิติ กันตังกุล, 2553)

ข้อมูลจาก สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม, 2559 ได้กล่าวว่า อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ ทั้งในด้านการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลิตผลทางการเกษตร การจ้างงาน และเป็นอุตสาหกรรมที่สร้างรายได้จากการส่งออกให้กับประเทศเป็นจำนวนมาก ซึ่งปัจจัยสำคัญที่สนับสนุนการส่งออกของอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางในประเทศ คือ ประเทศไทยมีข้อได้เปรียบในด้านที่เป็นแหล่งวัตถุดิบสามารถผลิตยางธรรมชาติได้มากเป็นอันดับ 1 ของโลก แม้ว่าประเทศไทยจะผลิตยางธรรมชาติได้มากเป็นอันดับ 1 ของโลก แต่ส่วนใหญ่ยังเป็นการส่งออกในรูปของยางแปรรูปขั้นต้น ร้อยละ 86 ของปริมาณการผลิตยางธรรมชาติทั้งหมด และส่วนที่เหลืออีกประมาณร้อยละ 14 เป็นการผลิตผลิตภัณฑ์ยางเพื่อใช้ในประเทศและบางส่วนผลิตเพื่อการส่งออก ซึ่งในส่วนนี้สามารถทำรายได้จากการส่งออกถึง 6,400 ล้านเหรียญสหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 45 ของมูลค่าการส่งออกยางพาราและผลิตภัณฑ์ยางทั้งหมด ซึ่งหากมีการเพิ่มปริมาณการใช้ยางธรรมชาติผลิตเป็นผลิตภัณฑ์ยางมากขึ้น จะสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลิตภัณฑ์และสร้างรายได้ให้กับประเทศได้เป็นจำนวนมาก

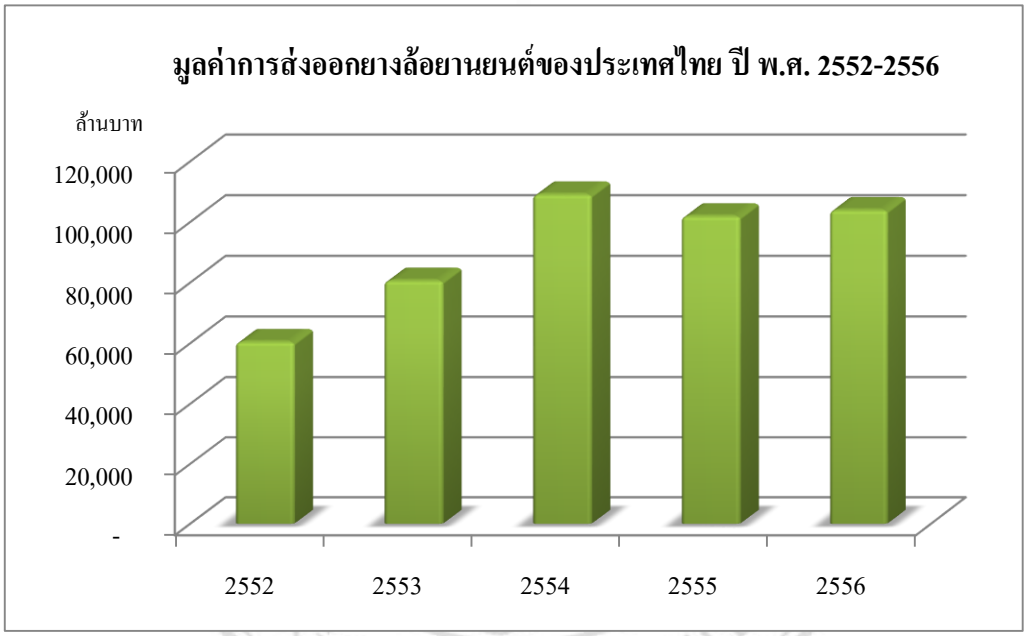
เมื่อพิจารณาสัดส่วนและมูลค่าการส่งออกผลิตภัณฑ์ยางของไทย พบว่า ยางล้อมีสัดส่วนสูงสุดถึงร้อยละ 59.82 หรือมีมูลค่า 2,090.24 ล้านดอลลาร์สหรัฐ รองลงมาคือ ถุงมือยาง ท่อยาง ยางยืด สายพาน และถุงยางอนามัย ตามลำดับ (ภาพที่ 1.3)



ที่มา : สถาบันพลาสติก และศูนย์วิจัยและพัฒนาอุตสาหกรรมยางไทย (2559)

ภาพที่ 1.3 แสดงสัดส่วนและมูลค่าการส่งออกผลิตภัณฑ์ยางที่สำคัญของไทย

อุตสาหกรรมยางล้อประกอบด้วยยางล้อหลายประเภท เช่น ยางล้อรถยนต์ (รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถบรรทุก ขนาดเล็กหรือรถปิ๊กอัพ) ยางล้อรถบรรทุก (รถโดยสารขนาดใหญ่) ยางล้อรถจักรยานยนต์และรถจักรยาน ยางล้อรถใช้ในอุตสาหกรรม (รถยกของ) ยางล้อรถใช้ในการเกษตร (รถแทรคเตอร์) ยางล้อเครื่องบิน เป็นต้น ซึ่งเทคโนโลยีที่ใช้ในการผลิตยางล้อแต่ละชนิดแตกต่างกันไป แต่โดยทั่วไปแล้วยางล้อจะมีโครงสร้าง 2 แบบ ได้แก่ โครงสร้างที่เป็นผ้าใบ (Bias Tyre) และโครงสร้างที่เป็นเรเดียล (Radial Tyre)



ที่มา: ศูนย์วิจัยกสิกรไทย

ภาพที่ 1.4 แสดงมูลค่าการส่งออกยางล้อยานยนต์ของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2552-2556

จากภาพที่ 1.4 หากพิจารณาการส่งออกผลิตภัณฑ์ยางของไทย พบว่า ในปี 2556 ไทยมีมูลค่าการส่งออกยางล้อยานยนต์อยู่ที่ 103,926 ล้านบาท ขยายตัวร้อยละ 2.0 ขณะที่ในระยะเวลา 3 เดือนแรกของปี 2557 ไทยมีมูลค่าการส่งออกยางล้อยานยนต์อยู่ที่ 28,960 ล้านบาท หรือขยายตัวถึงร้อยละ 21.3 แสดงถึงศักยภาพและความสำคัญของอุตสาหกรรมยางล้อยานยนต์ของไทย ในฐานะที่ผลิตภัณฑ์ยางส่งออกสามารถสร้างรายได้เข้าประเทศมากกว่าแสนล้านบาทต่อปี

อุตสาหกรรมยางที่น่าสนใจและมีความเป็นไปได้ในการเติบโต คือ ยางล้อยานยนต์ ซึ่งจัดเป็นอุตสาหกรรมปลายน้ำที่มีมูลค่าสูงและมีโอกาสการเติบโตตามความต้องการของรถยนต์โลกที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ถือได้ว่าประเทศไทยมีศักยภาพในการผลิตและส่งออกสูงสุดในอาเซียนมาโดยตลอด

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ประกอบกับการสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยให้เป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ในอาเซียน จึงเอื้อประโยชน์แก่การเติบโตของอุตสาหกรรมต่อไปในอนาคต

ข้อมูลจาก ศูนย์วิจัยกสิกรไทย วันที่ 14 พฤษภาคม 2557 ได้กล่าวว่า ยางล้อยานยนต์ นับเป็นอุตสาหกรรมที่สำคัญของไทยที่น่าสนใจ เนื่องจากไทยมีความได้เปรียบในแง่ของการเป็นแหล่งวัตถุดิบยางขนาดใหญ่ และเป็นที่ยอมรับในด้านคุณภาพทั้งยางแท่ง ซึ่งเหมาะสำหรับการผลิตยางล้อยานยนต์ทุกประเภท เป็นฐานการผลิตรถยนต์ ตลอดจนเป็นฐานการผลิตยางล้อที่สำคัญของโลก เพื่อสนองความต้องการของตลาด โดยเฉพาะในตลาดต่างประเทศอย่างสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นตลาดที่มียอดจำหน่ายยานยนต์อันดับสองของโลก แม้ในภาวะปัจจุบันสถานการณ์ตลาดรถยนต์ภายในประเทศจะเผชิญปัจจัยกดดันจากยอดขายรถยนต์ในประเทศที่หดตัว แต่หากมองในแง่ของการเป็นสินค้าส่งออก ยังนับว่ายางล้อยานยนต์ของไทยมีแนวโน้มการเติบโตที่ดีตามความสดใสของอุตสาหกรรมยานยนต์โลก และคาดการณ์ว่า ในปี 2557 การส่งออกยางล้อยานยนต์ของไทยจะยังคงให้ภาพของแนวโน้มการเติบโตที่ดี ตามความสดใสของอุตสาหกรรมยานยนต์โลก โดยมูลค่าการส่งออกยางล้อยานยนต์อาจมีมากกว่า 110,000 ล้านบาท โดยมีตลาดส่งออกหลักที่สำคัญ คือ สหรัฐอเมริกา ซึ่งมีทิศทางการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ดังนั้น การศึกษาในครั้งนี้จึงสนใจที่จะศึกษาผลกระทบของมูลค่าการส่งออกยางล้อยานยนต์ที่มีต่อราคายางแท่งของประเทศไทย โดยใช้แบบจำลองอารีแมกซ์ เพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงและความเคลื่อนไหวของราคายางแท่ง ในการตัดสินใจสต็อกยางแท่งในประเทศ และเป็นแนวทางในการนำไปใช้ปรับปรุงมาตรการการช่วยเหลือเกษตรกรชาวสวนยางของภาครัฐ รวมทั้งยังเป็นการพัฒนาให้ผู้ประกอบการไทยผลิตและส่งออกยางล้อยานยนต์ให้มีมูลค่าสูงขึ้นแทนการส่งออกยางแปรรูปขั้นต้นในแบบเดิม จะช่วยลดความเสี่ยงจากรายได้การส่งออกที่หายไปในช่วงราคายางตกต่ำ และยังสามารถช่วยปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมปลายน้ำที่มีมูลค่าสูงให้เป็นตัวขับเคลื่อนเศรษฐกิจต่อไปได้

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1.2.1 เพื่อศึกษาผลกระทบของมูลค่าการส่งออกยางล้อยานยนต์ที่มีต่อราคายางแท่งของประเทศไทย

1.2.2 เพื่อพยากรณ์ราคายางแท่งของประเทศไทย โดยใช้แบบจำลองอารีแมกซ์ (ARIMAX)

1.3 ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษา

1.3.1 ทราบถึงผลกระทบของมูลค่าการส่งออกยางล้อยานยนต์ที่มีต่อราคายางแท่งของประเทศไทย เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดมาตรการรักษาเสถียรภาพของราคายางแท่ง

1.3.2 ข้อมูลสามารถนำไปใช้ในพิจารณาการส่งเสริมการปลูกยางพารา เพื่อให้มีความเหมาะสมกับความต้องการของผู้บริโภค

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

ในการศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาผลกระทบของมูลค่าการส่งออกยางล้อยานยนต์ที่มีต่อราคายางแท่งของประเทศไทย เป็นข้อมูลทุติยภูมิ (Time-Series data) ซึ่งได้ใช้ข้อมูลราคายางแท่งแบบรายเดือน ตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ. 2549 ถึงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2558 รวมทั้งสิ้นจำนวน 120 เดือน ซึ่งข้อมูลดังกล่าวรวบรวมได้จากหน่วยงานต่างๆ ดังนี้คือ

1.4.1 ราคายางแท่งของประเทศไทย รวบรวมจาก ธนาคารแห่งประเทศไทย

1.4.2 ราคาน้ำมันดิบของโลก รวบรวมจาก Data Stream

1.4.3 ปริมาณการผลิตยางแท่งของประเทศไทย รวบรวมจาก สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

1.4.4 มูลค่าการส่งออกยางล้อยานยนต์ของประเทศไทย รวบรวมจาก ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

1.5 นิยามศัพท์

ยางแท่ง หมายถึง ยางที่ผ่านการย่อยชิ้นเล็กๆ อบให้แห้งด้วยความร้อน แล้วจึงอัดเป็นแท่ง เป็นยางที่มีการกำหนดมาตรฐาน และคุณสมบัติทางเทคนิคตามกระบวนการวิทยาศาสตร์ โดยยางแท่งส่วนใหญ่จะถูกนำไปใช้เป็นวัตถุดิบที่สำคัญในการแปรรูปเป็นผลิตภัณฑ์ยางยานพาหนะ

น้ำมันดิบ หมายถึง ทรัพยากรธรรมชาติที่ได้จากการสำรวจและผลิตทั้งจากแหล่งบนบกและในทะเล และยังไม่ได้ทำให้บริสุทธิ์หรือยังไม่ได้นำไปกลั่นแยกออกเป็นส่วนๆ มีลักษณะเป็นของเหลวสีดำๆ ขณะที่น้ำมันสำเร็จรูปชนิดต่างๆ ได้แก่ น้ำมันเบนซิน น้ำมันดีเซล น้ำมันอากาศยาน น้ำมันก๊าด และน้ำมันเตา ได้จากการนำน้ำมันดิบเข้ากระบวนการกลั่น

ปริมาณการผลิตยางแท่งของประเทศไทย หมายถึง ปริมาณการผลิตยางแท่งของประเทศไทย ตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ. 2549 ถึงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2558 รวมทั้งสิ้นจำนวน 120 เดือน

มูลค่าการส่งออกยางล้อยานยนต์ของประเทศไทย หมายถึง มูลค่าการส่งออกรถยนต์ และชิ้นส่วนของประเทศไทย โดยจำแนกเป็น ยางล้อรถยนต์ (รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถบรรทุก ขนาดเล็กหรือ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

รถปิ๊กอัพ) ยางล้อรถบรรทุก (รถโดยสารขนาดใหญ่) ยางล้อรถจักรยานยนต์และรถจักรยาน ยางล้อรถใช้ในอุตสาหกรรม (รถยกของ) ยางล้อรถใช้ในการเกษตร (รถแทรคเตอร์) ยางล้อเครื่องบิน ตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ. 2549 ถึงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2558 รวมทั้งสิ้นจำนวน 120 เดือน

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved