

Thailand's Synthetic Rubber Outlook

บทวิเคราะห์สถานการณ์ยางสังเคราะห์ครึ่งปีหลัง 2547 ของประเทศไทย

泰國合成橡膠前景

Marketing and Planning Division
BST Elastomers Co.,Ltd., Thailand

การเติบโตของ GDP ของประเทศไทยในปี 2547 คาดว่าจะอยู่ในช่วงร้อยละ 7-8 ซึ่งเป็นอัตราการเติบโตที่สูงที่สุดตั้งแต่วิกฤติเศรษฐกิจในปี 2540 เป็นต้นมา อัตราการเติบโตดังกล่าวได้ถูกคาดการณ์ไว้ก่อนที่จะเกิดการระบาดของไข้หวัดนกในไตรมาสแรก และปัญหาราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกสูงในช่วงนี้ อย่างไรก็ตามรัฐบาลได้ประเมิน สถานการณ์ทั้งสองว่าจะมีผลกระทบต่ออัตราการเติบโตของ GDP ของไทยเพียงเล็กน้อยเท่านั้น

ความต้องการยางธรรมชาติ และยางสังเคราะห์มีความสัมพันธ์กันอย่างยิ่งกับอุตสาหกรรมยางล้อและยานยนต์ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 50-60 ของปริมาณการขายในประเทศของผู้ผลิตยางสังเคราะห์ในประเทศไทยและจากการที่ประเทศไทยเป็นผู้ผลิตยางธรรมชาติรายใหญ่ที่สุดของโลก ซึ่งมีส่วนแบ่งทางการตลาดอยู่ถึงเกือบร้อยละ 40 ของปริมาณการผลิตทั้งโลก หรือคิดเป็นประมาณ 3 ล้านตัน จากปริมาณการผลิตรวมทั่วโลก 8 ล้านตัน ทำให้เกิด บริษัทร่วมทุนยางระหว่างประเทศของไทย มาเลเซีย และอินโดนีเซีย ซึ่งได้ก่อตั้งขึ้นเมื่อเดือนมกราคมปีนี้ และได้มีนโยบายที่จะตรึงราคายางธรรมชาติไว้ที่ 1.1 เหรียญสหรัฐต่อกิโลกรัม จากความสำเร็จของบริษัทร่วมทุนดังกล่าวได้ผลักดันให้ราคายางธรรมชาติพุ่งขึ้นสูงถึง 1.4 เหรียญสหรัฐต่อกิโลกรัม

ในปัจจุบันความต้องการใช้ยางธรรมชาติในประเทศมีเพียงร้อยละ 10 ของกำลังการผลิตทั้งหมดเท่านั้น รัฐบาลจึงได้ประกาศนโยบายให้เพิ่มการบริโภคเป็นร้อยละ 20 ภายในปี 2553 ดังนั้น การรณรงค์ส่งเสริมการลงทุนต่างๆ จึงถูกนำมาใช้อย่างมาก เช่น ในอุตสาหกรรมยานยนต์ ได้มีโครงการที่จะผลักดันให้ประเทศไทยเป็นดีทรอยต์แห่งเอเชียเกิดขึ้น ส่งผลให้โรงงานประกอบรถยนต์หลาย ๆ โรงได้ย้ายฐานมาอยู่ประเทศไทย เช่น การเป็นศูนย์กลางการผลิตรถกระบะขนาด 1 ตัน หรือการเป็นศูนย์กลางการส่งออกของบริษัท Toyota, Isuzu, Mitsubishi, Ford และ Mazda ซึ่งส่งผลให้กำลังการผลิตรถยนต์เพิ่มขึ้นตั้งแต่ปี 2541 เรื่อยมา และในปี 2546 กำลังการผลิตรวมเป็น 750,000 คัน หรือเติบโตขึ้นร้อยละ 28 จากปี 2545 และคาดว่าจะเพิ่มถึง 1 ล้านคันภายในปี 2548

เช่นเดียวกับกับความต้องการยางสังเคราะห์ที่มีการเติบโตอย่างมากในตลาดภายในประเทศในทิศทางเดียวกับยางธรรมชาติ ซึ่งเกิดจากการเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์และการลงทุนเพิ่มขึ้นของผู้ผลิตล้อยาง เช่น ผู้ผลิตยาง Bridgestone และ Maxxis ตารางที่ 1 แสดงปริมาณความต้องการ BR และ SBR ในปี 2547 ซึ่งคาดการณ์ว่าความต้องการ BR และ SBR จะมีปริมาณ 45,000 ตัน และ 60,000 ตันตามลำดับ ในขณะที่มีการผลิต BR และ SBR ในประเทศ 90,000 ตัน และ 60,000 ตามลำดับ

ในด้านราคาจำหน่ายพบว่าในปัจจุบัน ราคาถูกผลักดันไปตามความ

The 2004 Projection of Thailand GDP is in the range of 7 to 8 %, the highest number since Asian economic crisis in 1997. This number was projected before Bird Flu in the first quarter and high crude oil price in this period. Anyway the government stated both situations have little effect on GDP growth of Thailand.

Demand for natural and synthetic rubbers are closely related to automotive and tire industries, which in Thailand accounts for 50-60% of total synthetic rubber domestic supply. Thailand is the number one of natural rubber producer in the world that shares nearly to 40% of total natural rubber or 3 million of global production of 8 million tons. The International Tripartite Rubber Corporation (ITRC) of Thailand, Malaysia and Indonesia was established since January of this year has the policy to maintain the minimum natural rubber price at 1.1 USD/kg. The successful of this corporation pushes natural rubber price in times up to 1.4 USD/kg.

Demand of natural rubber in Thailand is 10% of its total natural rubber production. The government announced to push the local consumption up to 20% by 2010 so many investment promotion campaigns are used such in automotive industry, the Detroit of the East was announced. The car assembly plant moves to Thailand for example, the one-ton pick up manufacturing hub or the export base of Toyota, Isuzu, Mitsubishi, Ford and Mazda. Car was produced sharply high since 1998 and total production in 2003 was 750,000 units or 28% growth over 2002 and will reach 1 million units by 2006 as projection.

In the same direction as natural, synthetic rubber has strong demand growth in domestic consumption supported by booming automotive industry and new investment in tire capacity. Table 1 shows in BR and SBR demand. In 2004, it is anticipated that BR and SBR demand are 45,000 and 60,000 tons respectively. Whereas the local supply is 90,000 tons for BR and 60,000 tons for SBR. The reason of its growth is from the new tire manufacturing capacity that consume more both natural and synthetic rubber eg. Bridgestone Tire Manufacturing and Maxxis International.

In the view of price, it is today more of a demand driven whereas it was cost-driven in the past.. The prices of BR, SBR and NR move around 1,400 - 1,600 usd/ ton and an increasing trend in the 3rd & 4th quarter.

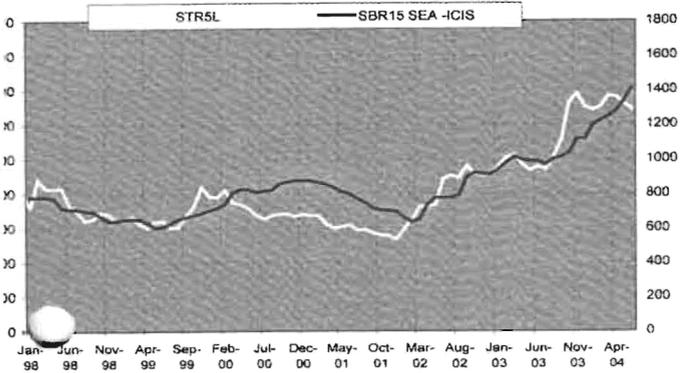
Outlook of the synthetic rubber, strong growth of demand in China and South East Asia are driven from tire manufacturing. Supply, on a contrary, is tight because of the turnaround of BR and SBR plants in Japan, Taiwan and Korea, unplanned shutdown from BD shortage of Korean and Thai producers and from high

es BD of Chinese producer, during quarter 2 & 3. From the ve reasons and together with high raw material cost drive SR price high.

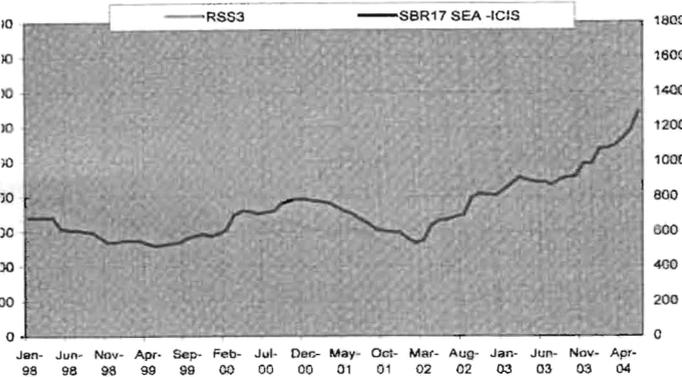
graphs compare between SR and NR price. It moves as the ie direction both RSS3 compare to SBR17 series which are for and STR5L compare to SBR15 series which are for shoe sole.

R

Natural and Synthetic Rubber Price (USD/T)
天然及合成橡膠價格(美元/噸)



Natural and Synthetic Rubber Price (USD/T)
天然及合成橡膠價格(美元/噸)



te: RSS3 and STR5L prices are official noon price FOB Bangkok

ต้องการของตลาดมากกว่าที่จะเป็นไปตามต้นทุนอย่างที่เคยเป็นในอดีต ราคาจำหน่ายของ BR, SBR และยางธรรมชาติจะอยู่ในช่วง 1,400-1,600 เหรียญต่อตัน โดยมีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้นในไตรมาสที่ 3 และ 4

จากการคาดการณ์ปริมาณความต้องการยางสังเคราะห์จะเพิ่มมากขึ้นตามการเติบโตอย่างมากของจีน และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จากการผลิตล้อยางที่เพิ่มขึ้น ในทางตรงกันข้าม ปริมาณการผลิตกลับลดลง เนื่องจากในญี่ปุ่น ได้หวั่น และเกาหลี มีการหยุดการผลิตเพื่อซ่อมบำรุง รวมถึงการหยุดการผลิตจากการขาด BD ซึ่งเป็นวัตถุดิบสำหรับผู้ผลิตในเกาหลีและไทย และการหยุดผลิตจากราคา BD ที่สูงขึ้นสำหรับผู้ผลิตในจีน ในช่วงไตรมาสที่ 2 และ 3 จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น กอปรกับต้นทุนวัตถุดิบที่สูงขึ้นจากภาวะราคาน้ำมัน ทำให้ราคาของยางสังเคราะห์จึงพุ่งสูงขึ้น

รูปกราฟเปรียบเทียบราคายางธรรมชาติกับยางสังเคราะห์ เส้นกราฟมีทิศทางสอดคล้องไปในแนวเดียวกัน ทั้งกราฟที่เปรียบเทียบระหว่าง RSS3 กับ SBR17 ซึ่งเป็นกลุ่มสำหรับผลิตล้อยางและกราฟที่เปรียบเทียบระหว่าง STR5L กับ SBR15 ซึ่งเป็นกลุ่มสำหรับผลิตพื้นรองเท้า

Table no. 1 : Thailand BR & SBR Demand / Supply
ตารางที่ 1 อุปสงค์/อุปทาน ของ BR และ SBR ของประเทศไทย
Table 1 : Thailand BR & SBR Demand / Supply
單位: 1,000 噸

| SBR | | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 (Forecast) |
|-----------|---------------|------|------|------|-----------------|
| Supply 供應 | Production 產量 | 40 | 48 | 61 | 62 |
| | Import 進口 | 23 | 26 | 31 | 32 |
| | Total 總計 | 63 | 74 | 92 | 94 |
| Demand 需求 | Domestic 國內 | 45 | 48 | 54 | 60 |
| | Export 出口 | 18 | 26 | 38 | 34 |
| | Total 總計 | 63 | 74 | 92 | 94 |
| SBR | | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 (Forecast) |
| Supply 供應 | Production 產量 | 71 | 78 | 87 | 89 |
| | Import 進口 | 13 | 12 | 11 | 11 |
| | Total 總計 | 84 | 90 | 98 | 100 |
| Demand 需求 | Domestic 國內 | 35 | 37 | 41 | 45 |
| | Export 出口 | 49 | 53 | 57 | 55 |
| | Total 總計 | 84 | 90 | 98 | 100 |

泰國合成橡膠前景

泰國 BST 彈性體有限公司
市場及規劃部

2004 年泰國 GDP 預測為 7-8%，為 1997 年經濟危機的最高。該數據是在第一季中禽流感以及這期間高油價格之前所預測。然而，政府表明這兩個因素對泰國 GDP 成長的影響不大。

對於汽車和輪胎產業而言，天然與合成橡膠的需求近，其中在泰國它佔總體合成橡膠國內供應的 60%。泰國是全球數一二的天然橡膠生產國，它佔了總天然橡膠產量的近 40%，也就是 800 萬噸總產量中的 320 萬噸。泰國、馬來西亞和印尼的國際三方橡膠公司 (RC)，從今年一月起成立，它制定維持最低 1.1 美元/千克的橡膠價格政策。該組織成功將天然橡膠推向 1.4 美元/公斤。

泰國的天然橡膠需求佔其天然橡膠總產量的 10%。政府佈到 2010 年將推動國內消費增加至 20%，因而許多投

資促進活動應用在像是汽車產業中，並宣佈建成東方的底特律。汽車裝配廠轉移至泰國，例如一噸披卡製造中心或是豐田、五十鈴、三菱、福特和馬自達的出口基地。自 1998 年來汽車生產急遽增長，並在 2003 年總產量達 750,000 輛，也就是比 2002 年增長了 28%，預計到 2006 年將達到 1 億輛。

與天膠一致，合成橡膠的國內消費出現強勁需求增長，這得到急遽發展的汽車產業和輪胎生產上的新投資的支撐。表格 1 顯示 BR 和 SBR 的需求。2004 年預期 BR 和 SBR 的需求分別為 45,000 和 60,000 噸。然而在當地供應上 BR 為 90,000 噸，SBR 為 60,000 噸。其成長的原因是來自於輪胎新生產能力消費了更多的天然及合成橡膠，舉例來說如普利世通輪胎和正新國際。

在價格方面，如今更多是需求驅使而不是過去的成

本驅使。BR、SBR 和 NR 的價格處於 1,400-1,600 美元之間，在第三及第四季存在增長趨勢。

合成橡膠的前景上，受到輪胎製造的推動中國及東南亞的需求強勁增長。而相反，供應則出現緊張，原因是在第 2 及第 3 季期間，日本、台灣和南韓的 BR 和 SBR 廠的惡化，因南韓和泰國生產商的 BD 短缺以及中國生產商的高價 BD 所導致的非計劃的關閉，上述的原因加上原料成本促使 SR 價格升高。

圖表顯示 SR 與 NR 價格的對比。用於輪胎的 RSS3 與 SBR17 類以及用於鞋底的 STR5L 與 SBR15 出現相同的變化趨勢。

R