

สหรัฐฯ เก็บ AD ยางล้อไทย ... ผลกระทบรุนแรงขึ้นในระยะถัดไป

ประเด็นสำคัญ

- ▶ สหรัฐฯ ซึ่งเป็นตลาดส่งออกยางล้ออันดับ 1 ของไทย (สัดส่วนเกือบ 50%) ประกาศผลการไต่สวน AD ขั้นสุดท้าย สำหรับยางล้อนำเข้าจากไทย (14.62 - 21.09%) เวียดนาม (0-22.27%) เกาหลีใต้ (14.72-27.05%) และ ไต้หวัน (20.04-101.84%) พร้อมกันนี้ สหรัฐฯ ยังคงเรียกเก็บ CVD กับยางล้อนำเข้าจากเวียดนามในอัตรา 6.23-7.89% เพื่อตอบโต้การบิดเบือนค่าเงินต้อง
- ▶ ในปี 2564 คาดว่ามูลค่าส่งออกยางล้อของไทยไปสหรัฐฯ จะยังไม่ได้รับผลกระทบจากการเรียกเก็บ AD เนื่องจากตลาดรถยนต์สหรัฐฯ มีแนวโน้มฟื้นตัวจากฐานที่ต่ำมากในปี 2563
- ▶ ในระยะถัดไป หากสหรัฐฯ ยังคงใช้มาตรการ AD ไทยมีแนวโน้มจะเสียส่วนแบ่งตลาดยางล้อรถบรรทุกขนาดเล็กในสหรัฐฯ บางส่วนให้แก่แคนาดา อินโดนีเซีย และเวียดนาม จากความสามารถในการแข่งขันด้านราคาที่ลดลง รวมถึงจะเผชิญคู่แข่งสำคัญรายใหม่ในตลาดยางล้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคล จากการปรับกลยุทธ์การลงทุนของบริษัทยางล้อขนาดใหญ่เพื่อลดผลกระทบของ AD

หมายเหตุ : Anti-dumping Duty (AD) = มาตรการตอบโต้การทุ่มตลาด และ Countervailing Duty (CVD) = มาตรการตอบโต้การอุดหนุน

- สหรัฐฯ ประกาศเรียกเก็บ AD ขั้นสุดท้ายกับยางล้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคล และยางล้อรถบรรทุกขนาดเล็ก (Light Truck) ที่นำเข้าจากไทย เวียดนาม เกาหลีใต้ และไต้หวัน ตั้งแต่วันที่ 27 พฤษภาคม 2564 เป็นต้นไป โดยอัตรา AD ขั้นสุดท้ายนี้จะมีผลบังคับใช้ไปจนกว่าจะพบทวนอัตรา AD ครั้งต่อไป หรือ อาจยกเลิกการจัดเก็บหากคณะกรรมการการค้าระหว่างประเทศของสหรัฐฯ (USITC) พิจารณาแล้วไม่พบการทุ่มตลาด ซึ่งจะประกาศผลพิจารณาในเดือน กรกฎาคม 2564 ทั้งนี้ ผู้ผลิตยางล้อเกือบทั้งหมดในประเทศไทยถูกเรียกเก็บ AD ในอัตรา 17.08% ยกเว้น บจก.ซูมิโตโม รับเบอร์ (ไทยแลนด์) และ บจก. แอลแอลไอที (ประเทศไทย) ที่ถูกเก็บในอัตรา 14.62% และ 21.09% ตามลำดับ

สหรัฐฯ ประกาศ AD และ CVD ขั้นสุดท้าย

แหล่งนำเข้า	AD ขั้นสุดท้าย (%)
ไทย	14.62 – 21.09
เวียดนาม	0 – 22.27
เกาหลีใต้	14.72 – 27.05
ไต้หวัน	20.04 – 101.84

CVD ขั้นสุดท้าย (%)

เวียดนาม	6.23 – 7.89
----------	-------------

ที่มา : US International Trade Administration (USITA)

- ยางล้อจากเวียดนามเป็นประเทศเดียวที่สหรัฐฯ เรียกเก็บ CVD โดยให้เหตุผลว่าธนาคารกลางของเวียดนามแทรกแซงค่าเงินเพื่อให้เงินต้องอ่อนค่าเกินจริง ซึ่งมีผลให้เวียดนามได้เปรียบผู้ผลิตสหรัฐฯ ในการแข่งขันด้านราคา อย่างไรก็ตาม แม้เวียดนามถูกเรียกเก็บ CVD แต่เมื่อรวมกับ AD แล้ว ผู้ผลิตยางรายใหญ่ในเวียดนามอย่าง Sailun, Kumho, Bridgestone และ Yokohama (สัดส่วนรวมกว่า 90% ของการส่งออกยางล้อทั้งหมดของเวียดนาม) กลับถูกเรียกเก็บ AD และ CVD รวมกันเพียง 6.23-7.89% ซึ่งต่ำกว่า AD ของผู้ผลิตทุกรายที่อยู่ในไทย ไต้หวัน และเกาหลีใต้ เนื่องจากผู้ผลิตรายใหญ่อ้างว่าถูกเรียกเก็บ AD ที่ 0% ขณะที่สหรัฐฯ เรียกเก็บ AD จากผู้ผลิตรายกลาง และรายเล็กในอัตรา 22.27% ยางล้อของเวียดนามจึงมีแต้มต่อในการแข่งขันกับคู่แข่งทั้งสามดังกล่าว และยังเป็นปัจจัยกระตุ้นให้มีการขยายกำลังการผลิตในเวียดนามเพื่อส่งออกไปสหรัฐฯ เพิ่มขึ้น



ข้อสังเกต กรณี CVD เวียดนาม

- นับเป็นครั้งแรกที่สหรัฐฯ ใช้ประเด็นค่าเงินมาเป็นปัจจัยพิจารณาในการเก็บ CVD
- สหรัฐฯ ยังคงใช้มาตรการ CVD กับยางล้อจากเวียดนาม แม้ได้ถอดเวียดนามออกจากบัญชีประเทศที่บิดเบือนค่าเงินไปก่อนหน้าการประกาศ CVD ครั้งนี้
- ไทยในฐานะที่ติดอยู่ในบัญชีรายชื่อประเทศเฝ้าจับตา จึงต้องติดตามแนวนโยบายของสหรัฐฯ อย่างใกล้ชิด เพื่อเตรียมแนวทางรับมือได้ทันทั่วทั้ง

ผลกระทบต่อการส่งออกของไทย

มิติขอบเขตของผลกระทบ : **ค่อนข้างรุนแรง** เนื่องจากไทยส่งออกล้อไปสหรัฐฯ 2,711.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในปี 2563





หรือ 7.9% ของมูลค่าส่งออกสินค้าทั้งหมดของไทยไปสหรัฐฯ โดยสหรัฐฯ เป็นตลาดส่งออกอันดับ 1 ของไทย ด้วยสัดส่วนราว 50% และเกือบครึ่งหนึ่งของยางล้อที่ไทยส่งออกไปสหรัฐฯ เป็นยางล้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและยางล้อรถบรรทุกขนาดเล็กซึ่งถูกเรียกเก็บ AD

มิติด้านเวลา : **ในระยะสั้น** ผลกระทบจากการที่สหรัฐฯ เก็บ AD ยางล้อของไทยยังมีจำกัด เพราะแม้การเก็บ AD จะ



ทำให้ต้นทุนการนำเข้ายางล้อจากไทยแพงขึ้น แต่ราคายางล้อของไทย โดยเฉพาะยางล้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่รวม AD แล้วยังต่ำกว่าคู่แข่งสำคัญ ทั้งเกาหลีใต้ เม็กซิโก แคนาดา และญี่ปุ่น ประกอบกับอานิสงส์จากตลาดรถยนต์โลก รวมถึงในสหรัฐฯ ในปีนี้มีแนวโน้มเติบโตขึ้นจากฐานที่ต่ำ ทำให้การส่งออกล้อในปี 2564 ยังมีโอกาสขยายตัว โดย IHS Markit คาดว่ายอดผลิตรถยนต์ในสหรัฐฯ จะขยายตัวถึง 24% จากปี 2563 อย่างไรก็ตาม **ในระยะถัดไป** การส่งออกล้อของไทยทั้งยางล้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและยางล้อรถบรรทุกขนาดเล็กมีแนวโน้มเผชิญการแข่งขันที่รุนแรงขึ้น เนื่องจากผู้ประกอบการยางล้อบางรายเริ่มปรับกลยุทธ์หลังสหรัฐฯ ใช้มาตรการ AD ด้วยการขยายฐานการลงทุนไปประเทศที่ยังได้เปรียบในการแข่งขันด้านราคาล้างรวมผลกระทบจากมาตรการแล้ว เช่น เวียดนาม

มิติประเภทสินค้า :

<p>ยางล้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคล</p>  <p>คิดเป็นมูลค่าส่งออกราว 60% ของยางล้อทั้งหมดที่ถูกเก็บ AD</p>	<ul style="list-style-type: none">■ ไทยจะเผชิญการแข่งขันรุนแรงขึ้นจากเวียดนาม และอาจมีคู่แข่งรายใหม่เกิดขึ้น โดยผู้ผลิตรายอื่นในเวียดนามมีแนวโน้มขยายกำลังการผลิตเพื่อส่งออกเพิ่มขึ้น อาทิ Kumho เติรมลงทุนเกือบ 300 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เพิ่มกำลังการผลิตยางล้อในเวียดนาม เพื่อขยายการส่งออกไปสหรัฐฯ ขณะที่ Sailun ของจีนประกาศแผนลงทุนโรงงานยางล้อรถยนต์ส่วนบุคคลและรถบรรทุกขนาดเล็กในกัมพูชาแล้ว ด้วยเงินลงทุน 181 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และ Nankang Rubber Tire ของไต้หวัน ซึ่งถูกเก็บ AD ในอัตรา 101.84% มีแผนย้ายสายการผลิตยางล้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและยางล้อรถบรรทุกขนาดเล็กซึ่งถูกเก็บ AD ไปยังโรงงานของบริษัท ที่ตั้งอยู่ในประเทศอื่น
<p>ยางล้อรถบรรทุกขนาดเล็ก</p>  <p>คิดเป็นมูลค่าส่งออกราว 40% ของยางล้อทั้งหมดที่ถูกเก็บ AD</p>	<ul style="list-style-type: none">■ ไทยมีแนวโน้มสูญเสียส่วนแบ่งตลาดยางล้อรถบรรทุกขนาดเล็กในสหรัฐฯ ให้กับคู่แข่งสำคัญอย่างแคนาดา (ซึ่งมีส่วนแบ่งตลาดอันดับ 2 ที่ 14.9% รองจากไทยที่ 27.3%) รวมถึงอินโดนีเซีย และเวียดนาม เนื่องจากราคายางล้อรถบรรทุกขนาดเล็กของไทยหลังรวม AD แล้วสูงกว่าประเทศคู่แข่งดังกล่าว

ผลจากมาตรการ AD ต่อการลงทุนตั้งฐานผลิตยางล้อ

การที่สหรัฐฯ ซึ่งเป็นผู้นำเข้ายางล้อรายใหญ่ของโลกประกาศใช้มาตรการดังกล่าวกับหลายประเทศที่เป็นผู้ผลิตและส่งออกยางล้อสำคัญ รวมถึงไทย ส่งผลกระทบต่อตลาดยางล้อโลก ตลอดจน Supply Chain ของอุตสาหกรรม โดยในส่วนของไทย **ศักยภาพในการเป็นฐานการลงทุนผลิตยางล้อเพื่อส่งออกไปสหรัฐฯ ที่มีแนวโน้มลดลง อาจกระทบต่อแผนการลงทุนของผู้ผลิตรายสำคัญในระยะต่อไป**