



## เบื้องตันยางล้อไทยโดนตัดสินมาตรการ AD จาก สหรัฐฯ ... ไทยควรเร่งปรับลดต้นทุนในระยะยาวเพื่อคงความสามารถแข่งขัน

CURRENT ISSUE

ปีที่ 27 ฉบับที่ 3179

วันที่ 14 มกราคม 2564

### ▶ ประเด็นสำคัญ

- กระทรวงพาณิชย์ของสหรัฐฯได้ประกาศผลการไต่สวนในเบื้องต้นแล้วว่ายางล้อรถยนต์นั่งและรถบรรทุกเล็กจากไทยมีความผิดฐานทุ่มตลาดร่วมกับอีก 3 ชาติที่เหลือ ได้แก่ ไต้หวัน เกาหลีใต้ และเวียดนาม ทำให้ในระหว่างที่การไต่สวนยังดำเนินต่อไปโดยคาดว่าจะสิ้นสุดในช่วงกลางปี 2564 นั้น ผู้นำเข้ายางล้อจากไทยจะต้องเสียภาษี AD ชั่วคราวในอัตราระหว่าง 13.25% ถึง 22.21% ซึ่งแม้ทำดีที่สุด ศูนย์วิจัยกสิกรไทยจะมองว่า ยางล้อของไทยมีโอกาสหลุดจากข้อกล่าวหาได้สูงในบริษัทส่วนใหญ่ และบางบริษัทอาจโดนปรับในอัตรากาสิโนต่ำกว่าสหรัฐฯกำหนดไว้ในเบื้องต้น อย่างไรก็ตาม การที่ต้นทุนการส่งออกของไทยต้องเพิ่มขึ้นเป็นการชั่วคราวดังกล่าวกว่าครึ่งปี ย่อมส่งผลโดยตรงต่อการส่งออกยางล้อรถยนต์ไทยอย่างไม่อาจเลี่ยง
- ทั้งนี้ ศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดการณ์ว่าการส่งออกยางล้อรถยนต์นั่งและรถบรรทุกเล็กรวมกันของไทยในช่วงครึ่งแรกของปี 2564 อาจทำได้เพียง 18,500,000 ถึง 19,200,000 ล้านบาท ซึ่งน้อยกว่าระดับศักยภาพที่ไทยจะทำได้หากไม่ต้องเสียภาษี AD ชั่วคราว โดยยางล้อรถบรรทุกเล็กมีโอกาสได้รับผลกระทบมากกว่าเนื่องจากระดับราคานำเข้าจากไทยมีโอกาสเพิ่มขึ้นไปสูงกว่าคู่แข่งพอสมควร โดยคู่แข่งที่ต้องจับตามองมากที่สุด คือ อินโดนีเซียและเวียดนาม ตามด้วยแคนาดา

จากรายงานล่าสุดเมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2563 ของกระทรวงพาณิชย์ประเทศสหรัฐฯต่อการพิจารณาฟ้องร้องเรียกเก็บภาษีตอบโต้การทุ่มตลาด (Anti-Dumping Duty; AD) ของสินค้ายางล้อรถยนต์นั่งและรถบรรทุกเล็กที่สหรัฐฯนำเข้าจากไทยนั้น จากการสอบสวนเบื้องต้นพบข้อมูลบ่งชี้ว่ายางล้อจากไทยอาจมีการทุ่มตลาดจริง เช่นเดียวกับอีก 3 ชาติที่โดนข้อหาเดียวกัน ได้แก่ ไต้หวัน เกาหลีใต้ และเวียดนาม ซึ่งแม้ว่าผลการสอบสวนจะไปสิ้นสุดจริงในช่วงกลางปี 2564 แต่ระหว่างนี้บริษัทผู้นำเข้ายางล้อที่โดนเรียกเก็บภาษี AD ก็จะต้องชำระภาษีชั่วคราวสำหรับการนำเข้ายางล้อจากไทยแล้ว (ได้คืนในภายหลังหากถูกตัดสินไม่ผิดจริงหรือภาษี AD ที่ต้องเสียจริงน้อยกว่าอัตราดังกล่าว) จากประเด็นดังกล่าว ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า น่าจะมีโอกาสส่งผลโดยตรงต่อการส่งออกยางล้อรถยนต์ของไทยอย่างน้อยก็ในระยะสั้น ก่อนที่ผลการตัดสินสุดท้ายจะออกมาในช่วงกลางปี 2564

ทั้งนี้ อัตรากาสิโนทุ่มตลาดที่กระทรวงพาณิชย์สหรัฐฯคำนวณได้ในเบื้องต้นซึ่งจะถูกนำมาเรียกเก็บภาษี AD ตอบโต้เป็นการชั่วคราวสำหรับยางล้อส่งออกจากแต่ละประเทศนั้นแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศดังตารางต่อไปนี้

## อัตราการทำตลาดของสินค้ายางล้อรถยนต์นั่งและรถบรรทุกเล็กไปยังสหรัฐฯ แยกรายประเทศ

	ไทย	ไต้หวัน	เกาหลีใต้	เวียดนาม
อัตราการทำตลาด*	13.25% - 22.21% (106.36% - 217.50%)	52.42% - 98.44% (20.57% - 116.14%)	14.24% - 38.07% (42.95% - 195.20%)	0.00% - 22.27% (5.48% - 22.30%)

ที่มา : กระทรวงพาณิชย์สหรัฐฯ (ข้อมูลในวงเล็บ คือ อัตราการทำตลาดที่สหรัฐฯมองไว้ก่อนการไต่สวนเบื้องต้น)

\* อัตราการทำตลาด หรือ ส่วนเหลือของการทำตลาด (% ของราคา CIF) = (มูลค่าปกติ ณ หน้าโรงงาน (\$) - ราคาส่งออก ณ หน้าโรงงาน (\$)) / ราคาส่งออก CIF

แต่อย่างที่ได้กล่าวถึงไปในเบื้องต้นว่าก่อนจะมีการตัดสินว่าผิดจริง ยังเหลือขั้นตอนการไต่สวนและตัดสินอีก 3 ขั้น ทั้งจากกระทรวงพาณิชย์เองและคณะกรรมการการค้าระหว่างประเทศ (ITC) ของสหรัฐฯ ซึ่งจากแผนงานขั้นต้นจะส่งผล การตัดสินอย่างรวดเร็วที่สุดในเดือนมิถุนายน 2564 โดยระหว่างนี้ บริษัทยางล้อผู้ส่งออกยังสามารถยื่นข้อมูลเพื่อขออุทธรณ์ ได้ตลอด ซึ่งในกรณีอื่นก่อนหน้านี้ก็เคยพบเห็นการยกฟ้องหรือการปรับลดอัตราภาษี AD ลงมาแล้วในหลายๆกรณี ทำให้ ในท้ายที่สุด ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า ภาษี AD ของไทย ซึ่งสหรัฐฯมักจะกำหนดให้เป็นอัตราเดียวกับอัตรา การทำตลาดนั้นมีโอกาสที่จะลดลงได้กว่าที่สหรัฐฯตั้งไว้ในเบื้องต้น หรือแม้แต่บางบริษัทอาจหลุดจากข้อ กล่าวหาได้ด้วยเช่นกัน เนื่องจาก ณ ขณะนี้ มีอีกหลายบริษัทที่สหรัฐฯยังไม่ได้พิจารณาข้อมูลที่ยื่นอุทธรณ์ไปแม้จะถูก ร้องขอ (แต่ถูกตัดสินให้ต้องชำระภาษี AD ชั่วคราวไปก่อนเลยในอัตรา 16.61%) ขณะที่ 2 บริษัทในไทยที่ได้ถูกนำขึ้นมาไต่ สวนเนื่องจากมีมูลค่าการส่งออกที่สูงนั้น ก็พบว่าตัวเลขอัตราการทำตลาดในเบื้องต้นที่ถูกตัดสินที่ระดับ 13.25% และ 22.21% ดังตารางนั้น น้อยกว่าที่ทางสหรัฐฯเคยมองไว้ก่อนหน้านี้มากที่ระหว่าง 106.36% ถึง 217.50%

ทว่า ในกรณีเลวร้ายที่สุดหากสุดท้ายยางล้อจากไทยต้องโดนเรียกเก็บภาษี AD ในอัตราดังกล่าวจริงทั้งหมดทุก บริษัท ช่วง 1 ถึง 2 ปี แรก ที่เป็นช่วงของการปรับตัวน่าจะจะเป็นช่วงที่ไทยจะเสียเปรียบในการแข่งขันกับประเทศคู่แข่งที่มี โอกาสพลิกขึ้นมาแข่งขันกับไทยได้มากที่สุด และแม้ในมุมมองของศูนย์วิจัยกสิกรไทย เมื่อเทียบกับคู่แข่งส่วนใหญ่ทั้ง ยางล้อที่ผลิตในสหรัฐฯเองและที่นำเข้ามาจากต่างประเทศแล้ว ไทยจะยังคงมีความได้เปรียบที่เหนือกว่าจาก ระดับราคาที่ต่ำแม้จะมีการปรับขึ้นภาษี AD แล้ว โดยเฉพาะในกลุ่มยางล้อรถยนต์นั่ง แต่ในกลุ่มยางล้อ รถบรรทุกเล็ก อาจให้ผลตรงข้ามหากถูกปรับขึ้นภาษี AD ในระดับดังกล่าวจริง โดยความสามารถในการแข่งขัน ของไทยมีโอกาสจะลดลงได้สูง ดังแสดงในตารางต่อไปนี้

### ราคาเฉลี่ยต่อหน่วย (\$) ราคาหลังโดนปรับภาษี AD ในอัตราเฉลี่ย และส่วนแบ่งตลาดตามจำนวนการนำเข้า ของยางล้อรถยนต์นั่งและรถบรรทุกเล็กที่สหรัฐฯนำเข้าจากประเทศต่างๆในปี 2563

ประเภทยางล้อ	ไทย	เกาหลีใต้	เม็กซิโก	แคนาดา	อินโดนีเซีย	เวียดนาม	ญี่ปุ่น	ไต้หวัน
รถยนต์นั่ง	41	64	64	61	42	38	67	40
รวมภาษี AD	48	81	-	-	-	45*	-	70
ส่วนแบ่งตลาด	24%	11%	9%	8%	8%	6%	5%	5%
รถบรรทุกเล็ก	73	88	86	83	76	61	100	97
รวมภาษี AD	86	111	-	-	-	73*	-	170
ส่วนแบ่งตลาด	29%	7%	7%	13%	8%	8%	9%	2%

ที่มา : Trademap (ยางล้อรถยนต์นั่ง HS Code: 401110 และยางล้อรถบรรทุกเล็ก HS Code: 4011201005) จำนวนโดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย

\* เวียดนามต้องเสียภาษีตอบโต้การอุดหนุนของรัฐบาล (Countervailing Duty; CVD) เฉลี่ย 8.16% เพิ่มเติมด้วย ตั้งแต่พฤศจิกายน 2563

หมายเหตุ : ราคาส่งออกยางล้อรถยนต์นั่งและรถบรรทุกเล็กเฉลี่ยไปต่างประเทศของสหรัฐฯอยู่ที่ 72 ดอลลาร์ฯ และ 106 ดอลลาร์ฯตามลำดับ

ในกรณีดังกล่าว ยางล้อรถบรรทุกเล็กน่าจะต้องเผชิญกับการแข่งขันทางด้านราคากับยางล้อจากแคนาดา อินโดนีเซียและเวียดนามค่อนข้างมาก เมื่อระดับราคายางล้อไทยกลับต้องมีต้นทุนที่สูงขึ้นกว่ายางล้อจากทั้ง 3 ประเทศในระดับ 4% 13% และ 18% ตามลำดับ ไม่เพียงเท่านั้น แต่ละประเทศก็มีปัจจัยบวกอื่นที่สนับสนุนให้มีโอกาสแข่งขันกับไทยได้หากผู้ผลิตยางล้อรถบรรทุกในไทยไม่เร่งปรับตัว ไม่ว่าจะเป็น

- **แคนาดา** ที่ได้ประโยชน์จากการอยู่ในกลุ่มการค้าเสรี USMCA กับสหรัฐฯที่มีข้อกำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ระหว่างกันมากขึ้น ซึ่งจะเอื้อให้เกิดการลงทุนผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในกลุ่มประเทศสมาชิกเพิ่มขึ้น
- **อินโดนีเซียและเวียดนาม** ที่เป็นฐานผลิตรายการธรรมดาเช่นเดียวกับไทย แม้จะมีปริมาณที่ต่ำกว่าอยู่พอสมควร แต่เนื่องจากยางล้อรถบรรทุกเล็กเป็นประเภทที่มีสัดส่วนความต้องการใช้ยางธรรมดามากกว่ายางล้อรถยนต์นั่ง การที่ทั้ง 2 ประเทศ มียางธรรมดาในปริมาณมากในประเทศก็เป็นข้อดีที่อาจช่วยดึงดูดการลงทุนให้เข้าไปได้ แม้ว่าว่าจะยังมีปัจจัยอื่นที่ต่อยกว่าไทยอยู่มาก โดยเฉพาะในเรื่องของระดับเทคโนโลยีการผลิตยางล้อซึ่งไทยกำลังเร่งพัฒนาในส่วนนี้

แต่ถึงแม้ทั้ง 3 ประเทศ จะมีโอกาสขึ้นมาแข่งขันกับไทยได้ แต่เนื่องจากต่างก็ยังมีจุดอ่อนสำคัญไม่ว่าจะเป็นต้นทุนแท้จริงที่อยู่ในระดับสูงกว่าไทยพอสมควรของแคนาดา ซึ่งหากไทยสามารถหลุดจากข้อกล่าวหาได้เร็วหรืออัตราภาษี AD จริงลดต่ำกว่าที่ออกมาในเบื้องต้นมาก ก็จะทำให้โอกาสแข่งขันของแคนาดาลดต่ำลง ส่วนอินโดนีเซียและเวียดนามเองก็มีต้นทุนราคายางธรรมดาที่สูงกว่าไทย และปัจจุบันยังมีจำนวนผู้ผลิตในประเทศที่น้อยกว่าไทยค่อนข้างมาก ทำให้โอกาสที่จะเพิ่มปริมาณการส่งออกเพื่อมารองรับตลาดอย่างรวดเร็วอาจทำได้ยาก และผู้ผลิตใน 2 ประเทศนี้ส่วนมากไม่ใช่ผู้ผลิตรายใหญ่มีชื่อในระดับโลก ทำให้ราคาเฉลี่ยที่สหรัฐฯนำเข้าดังแสดงในตารางก่อนหน้านี้ อาจไม่ใช่เกรดของยางล้อที่เทียบเคียงกันกับไทยได้ ทำให้ราคาดำเนินค้าโดยรวมที่แสดงออกมาต่ำกว่าไทย

โดยในช่วง 1 ถึง 2 ปีนี้ ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่าไทยยังพอมีโอกาสในการรักษาความสามารถในการแข่งขันได้อยู่ หากผู้ผลิตยางล้อในไทยเร่งพัฒนากระบวนการผลิตเพื่อลดต้นทุนในการแข่งขันในระยะยาวลงอีกได้สำเร็จ อาจช่วยพลิกให้ความสามารถในการแข่งขันของประเทศกลับฟื้นคืนมาได้อย่างรวดเร็ว เนื่องจากไทยมีต้นทุนหลักทางธรรมชาติที่ดีกว่าประเทศคู่แข่งอยู่ จากการที่ไทยเป็นแหล่งผลิตและส่งออกยางพาราคุณภาพดีที่ใหญ่ที่สุดของโลก ทำให้ต้นทุนหลักโดยเปรียบเทียบ โดยเฉพาะสำหรับยางล้อรถบรรทุกขนาดเล็กยิ่งดีกว่าประเทศอื่นมาก

นอกจากนี้ หากเทียบกับกรณีที่จีนเคยย้ายฐานมาลงทุนในอาเซียนหลังจากโดนเรียกเก็บภาษี AD ในปี 2558 แล้ว ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่าโอกาสที่จะเกิดการย้ายฐานการผลิตจากไทยไปประเทศอื่นนั้น มีน้อยกว่าจากปัจจัยหลัก ได้แก่ การที่จีนโดนภาษี CVD คู่กับภาษี AD พร้อมกัน โดยภาษี CVD ที่จีนโดนอยู่ที่ระหว่าง 20.73% ถึง 116.33% ขณะที่อัตราภาษี AD ที่จีนโดนอยู่ที่ระดับ 14.35% ถึง 87.99% ซึ่งมากกว่าที่ไทยโดนในเบื้องต้นพอสมควร และตัวเลขที่ไทยโดนตัดสินในปัจจุบันนี้อาจถูกปรับลดลงได้อีกในการตัดสินสุดท้าย ขณะที่ไทยมีข้อดีในเรื่องของต้นทุนยางธรรมชาติที่ต่ำกว่าประเทศอื่นมาก และการลงทุนในไทยยังได้สิทธิประโยชน์จากบีโอไอซึ่งสูงพอสมควรเมื่อเทียบกับประเทศอื่น เมื่อประกอบกับข้อเท็จจริงที่ว่า การอุทธรณ์สามารถทำได้ทุกปี ทำให้มีโอกาสปรับตัวเพื่อหลุดจากข้อกล่าวหาหรือได้รับการปรับลดอัตราภาษีลงจนไม่ทำให้คู่แข่งได้เปรียบกว่าในเรื่องต้นทุนอย่างมีนัยสำคัญ ไม่เพียงเท่านั้น การลงทุนที่ผ่านมาของจีนและต่างประเทศในอุตสาหกรรมยางล้อในไทยยังเป็นการลงทุนที่ใช้เงินลงทุนมูลค่าสูงมาก และมีแผนในการลงทุนทางด้านเทคโนโลยีเพิ่มขึ้นมาโดยตลอดทำให้โอกาสที่จะเกิดการย้ายฐานไปยังแหล่งอื่นเป็นไปได้ยากขึ้น อย่างไรก็ตาม อาจเกิดการลงทุนเพิ่มในอินโดนีเซียและเวียดนามจากผู้ผลิตยางล้อเกาหลีใต้และได้วันที่โดนภาษี AD เช่นเดียวกับไทย เนื่องจากปัจจุบันผู้ผลิตยางล้อเกาหลีใต้และได้วันที่มีฐานการผลิตใน 2 ประเทศนี้อยู่แล้ว

สำหรับในระยะข้างหน้า ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า ประเด็นเรื่องความสามารถในการลดต้นทุนน่าจะเป็นปัจจัยสำคัญที่สุดที่จะช่วยธุรกิจยางล้อในไทยรอดพ้นจากถูกกีดกันด้วยมาตรการการค้าต่างๆ หลังสหรัฐฯ และอีกหลายประเทศมีแนวโน้มจะยกระดับใช้มาตรการปกป้องผลประโยชน์ทางการค้ากับคู่ค้าระหว่างประเทศมากขึ้นนับจากนี้ ทั้งนี้เนื่องจากการมีต้นทุนที่ต่ำกว่าคู่แข่งจะทำให้ธุรกิจสามารถตั้งราคาที่แข่งขันได้อย่างยั่งยืนและลดโอกาสโดนมาตรการกีดกันการค้าจากประเทศอื่นๆ ด้วย โดยแนวทางหนึ่งที่ธุรกิจผลิตรายล้อในไทยควรเร่งปรับใช้ โดยเฉพาะในช่วงที่ค่าเงินบาทกำลังอยู่ในช่วงแข็งค่า คือ การเร่งลงทุนใช้หุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติในการผลิตยางล้อเพิ่มขึ้น ซึ่งในปัจจุบันบางบริษัทที่มีฐานผลิตในไทยก็ได้เริ่มนำระบบอัตโนมัติเข้ามาใช้เป็นหลักในกระบวนการผลิต โดยจะเป็นสิ่งที่ช่วยลดต้นทุนการผลิตยางล้อได้ในระยะยาว อีกทั้งยังช่วยลดความเสี่ยงอีกหลายประการในยุค New Normal ได้อีกด้วย

**โดยสรุป** การที่ไทยโดนตัดสินในเบื้องต้นว่ามีความผิดจากการทุ่มตลาดของสินค้ายางล้อรถยนต์นั่งและรถบรรทุกเล็กนี้ แม้ผลตัดสินสุดท้ายจะไปจบที่ประมาณกลางปี 2564 อย่างไรก็ตาม ในส่วนของเงินภาษี AD ชั่วคราวหรือเงินประกันที่ต้องเสียไปก่อนระหว่างที่การไต่สวนยังไม่สิ้นสุดนี้ ซึ่งแม้จะเรียกคืนได้เป็นรายบริษัทไปในภายหลัง หากสุดท้ายแล้วไม่พบความผิดหรือต้องเสียภาษี AD จริงในระดับต่ำกว่าที่ถูกเรียกเก็บชั่วคราวไปก่อนหน้าก็ตาม แต่ย่อมส่งผลกระทบต่อส่งออกยางล้อรถยนต์ของไทยได้ในระยะสั้นระหว่างรอผลการไต่สวนไม่มากนักน้อย ทำให้กลายเป็นต้นทุนเพิ่มให้กับยางล้อนำเข้าจากไทย โดยระดับผลกระทบขึ้นอยู่กับว่าบริษัทยางล้อที่ส่งออกจากไทยจะมีแหล่งผลิตอื่นที่สามารถผลิตยางล้อรุ่นเดียวกันและส่งออกทดแทนได้ด้วยต้นทุนที่ต่ำกว่าได้หรือไม่ ซึ่งบริษัทยางล้อรถยนต์ระดับโลกที่มีฐานผลิตหลายแห่งอาจทำได้ ซึ่งไทยจะได้รับผลกระทบจากการส่งออกได้น้อยลงในจุดนั้นหลังบริษัทยางล้อการผลิตและส่งออกไปยังฐานอื่นเป็นการชั่วคราว แต่สำหรับบางบริษัทที่ไม่ได้มีฐานผลิตมากเท่าอาจประสบปัญหาต้นทุนที่เพิ่มขึ้นซึ่งจะมีผลต่อราคาขายในสหรัฐฯ ที่เข้าใกล้กับคู่แข่งมากขึ้น และอาจกระทบต่อการส่งออกของไทยได้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับว่ามีการผลักดันต้นทุนที่เพิ่มขึ้นไปยังผู้บริโภคมากน้อยขนาดไหน

ทั้งนี้ ในช่วงระหว่างที่ผลการตัดสินยังไม่สิ้นสุด แต่ไทยกลับได้รับผลกระทบเรียบร้อยแล้วจากการต้องเสียภาษี AD ชั่วคราว ส่งผลให้ศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดการณ์ว่า การส่งออกยางล้อรถยนต์นั่งและรถบรรทุกเล็กรวมกันของไทยในช่วงครึ่งแรกของปี 2564 อาจส่งออกได้เพียง 18,500,000 ถึง 19,200,000 เส้น ซึ่งน้อยกว่าระดับศักยภาพที่ไทยจะทำได้หากไม่ต้องเสียภาษี AD ชั่วคราว และแม้ว่ายอดส่งออกจะขยายตัวก็จริงที่กว่า 1.0% ถึง 5.0% เมื่อเทียบกับช่วงครึ่งแรกของปี 2563 แต่เป็นเพราะในปี 2563 ผลกระทบจากโควิด-19 ทำให้สหรัฐฯ นำเข้ายางล้อลดน้อยลงมาจากทั่วโลก โดยเฉพาะในไตรมาสที่ 2 ซึ่งไทยเองก็ได้รับผลกระทบเช่นกันดังแสดงในตารางต่อไปนี้

#### คาดการณ์การส่งออกยางล้อรถยนต์จากไทยไปสหรัฐฯ แยกประเภท

ประเภทยางล้อ	ครึ่งแรกปี 2562		ครึ่งแรกปี 2563		ครึ่งแรกปี 2564f	
	จำนวน (เส้น)	%YoY	จำนวน (เส้น)	%YoY	จำนวน (เส้น)	%YoY
รถยนต์นั่ง	17,538,033	10.8%	14,827,987	-15.5%	15,500,000 – 16,000,000	4.5% - 8.0%
รถบรรทุกเล็ก	3,633,517	14.8%	3,446,944	-5.1%	3,000,000 – 3,200,000	-7.0% ถึง -13.0%
รวม	21,171,550	14.4%	18,274,931	-13.7%	18,500,000 – 19,200,000	1.0% - 5.0%

ที่มา : Trademap (ยางล้อรถยนต์นั่ง HS Code: 401110 และยางล้อรถบรรทุกเล็ก HS Code: 4011201005) คำนวณโดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย

อย่างไรก็ตาม หากแยกผลกระทบของการต้องเสียภาษี AD ชั่วคราวดังกล่าวตามประเภทยางล้อแล้วพบว่า ยางล้อรถบรรทุกเล็กได้รับผลกระทบมากกว่าดังได้กล่าวถึงเบื้องต้นว่าระดับราคาน่าจะต้องเพิ่มขึ้นมากกว่าคู่แข่ง

พอสมควรหากผู้ผลิตหลักภาระไปสู่ผู้บริโภคทั้งหมด และผู้บริโภคยางล้อรถบรรทุกเล็กซึ่งส่วนใหญ่เป็นกลุ่มธุรกิจมากกว่าลูกค้าบุคคลมักจะมีระดับความยืดหยุ่นต่อราคาสูงกว่ารถยนต์นั่งด้วย ทำให้โอกาสเลือกยางล้อโดยดูจากระดับราคามากกว่าคุณภาพจะมีสูงกว่ารถยนต์นั่ง ขณะที่ยางล้อรถยนต์นั่งที่ขยายตัวได้เป็นผลมาจากการหดตัวที่สูงมากในปีที่ผ่านมา และราคายางล้อรถยนต์นั่งของไทย ไม่เพียงแต่จะต่ำกว่าคู่แข่งส่วนใหญ่มากแล้ว ก็ยังสูงกว่าอินโดนีเซียและเวียดนามไม่มากเท่ารถบรรทุกเล็กด้วย จึงมีระดับความสามารถในการแข่งขันที่ดีกว่า

อนึ่ง ในส่วนของครึ่งหลังของปี 2564 อาจต้องรอดูผลการตัดสินใจสุดท้ายอีกครั้งว่าจะออกมาในทิศทางใด โดยนอกจากอัตราภาษี AD ที่มีส่วนสำคัญต่อทิศทางการส่งออกยางล้อของไทยแล้ว อัตราการแข่งขันค่าของค่าเงินบาทจะเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ต้องติดตามอย่างใกล้ชิดโดยเฉพาะเมื่อเทียบกับอินโดนีเซียและเวียดนามซึ่งอาจจะเป็นคู่แข่งการส่งออกยางล้อของไทยได้ในระยะสั้นนี้



#### Disclaimer

รายงานวิจัยนี้จัดทำโดยบริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด ("KResearch") เพื่อเผยแพร่เป็นการทั่วไป โดยอาศัยแหล่งข้อมูลสาธารณะหรือข้อมูลที่เชื่อว่ามีความน่าเชื่อถือที่ปรากฏขณะจัดทำ ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้ในแต่ละช่วงเวลา ทั้งนี้ KResearch มีอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ ความเหมาะสม ความครบถ้วนสมบูรณ์ หรือความเป็นปัจจุบันของข้อมูลดังกล่าว และไม่ได้รับประกันความถูกต้องหรือความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว

ข้อมูลใดๆ ที่ปรากฏในรายงานวิจัยนี้ถือเป็นทรัพย์สินของ KResearch และหรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี) การนำข้อมูลดังกล่าว (ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน) ไปใช้ต้องแสดงข้อความถึงสิทธิความเป็นเจ้าของแก่ KResearch และหรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี) หรือแหล่งที่มาของข้อมูลนั้นๆ ทั้งนี้ ท่านจะไม่ทำซ้ำ ปรับปรุง ดัดแปลง แก้ไข ส่งต่อ เผยแพร่ หรือกระทำในลักษณะใดๆ เพื่อวัตถุประสงค์ในทางการค้า โดยไม่ได้รับอนุญาตล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษรจาก KResearch และหรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี)