



สหรัฐฯ คาดนำเข้ายางรถยนต์ไทยเพิ่ม 3% ในปี 68 แม้ยางขนาดใหญ่ที่เจอภาษี AD สูงจะหดตัว

CURRENT ISSUE

Vol.31 No.3602 17 กันยายน 2568

- การนำเข้ายางรถยนต์ไทยจากสหรัฐฯ คาดยังมีโอกาสโตต่อที่ 3% (YoY) นำโดยยางรถยนต์ขนาดเล็กสำหรับรถยนต์นั่ง รถปิกอัพ และรถบรรทุกเล็ก ที่ขยายตัว 11.8% (YoY) แม้เจอภาษีหลายตัว แต่อัตราภาษีไม่ต่างจากคู่แข่งมาก ทำให้ยังแข่งขันได้ดี
- ตรงข้ามกับยางรถยนต์ขนาดใหญ่สำหรับรถบัสและรถบรรทุกใหญ่ที่หดตัวถึง 24% (YoY) จากปัญหาหลักคือ ภาษี AD ที่ถูกเก็บในอัตราสูง ซึ่งส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันด้านราคาโดยตรง ทำให้ไทยถูกคู่แข่งแย่งส่วนแบ่งการตลาดไป



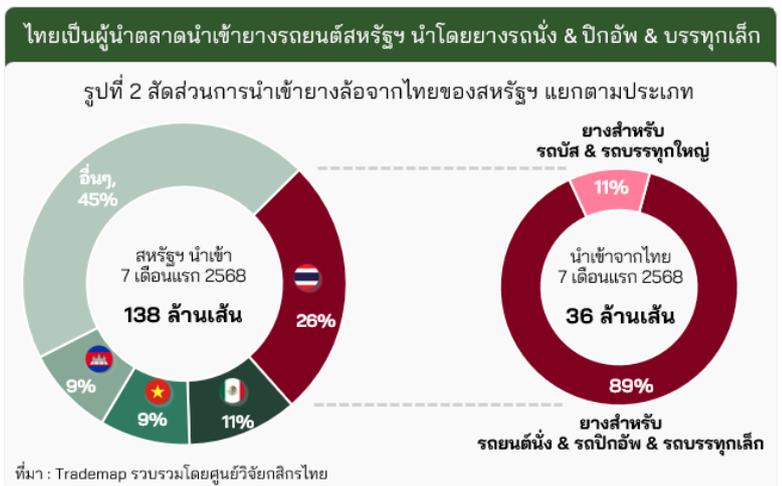
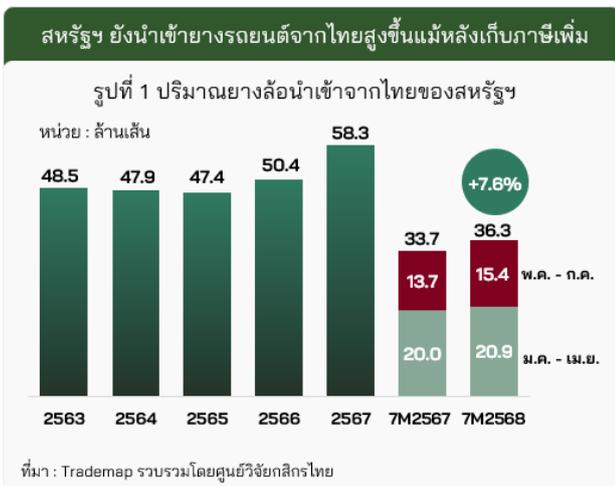
หทัยวัลค์ ตุงคะธีรกุล

เจ้าหน้าที่วิจัยอาวุโส

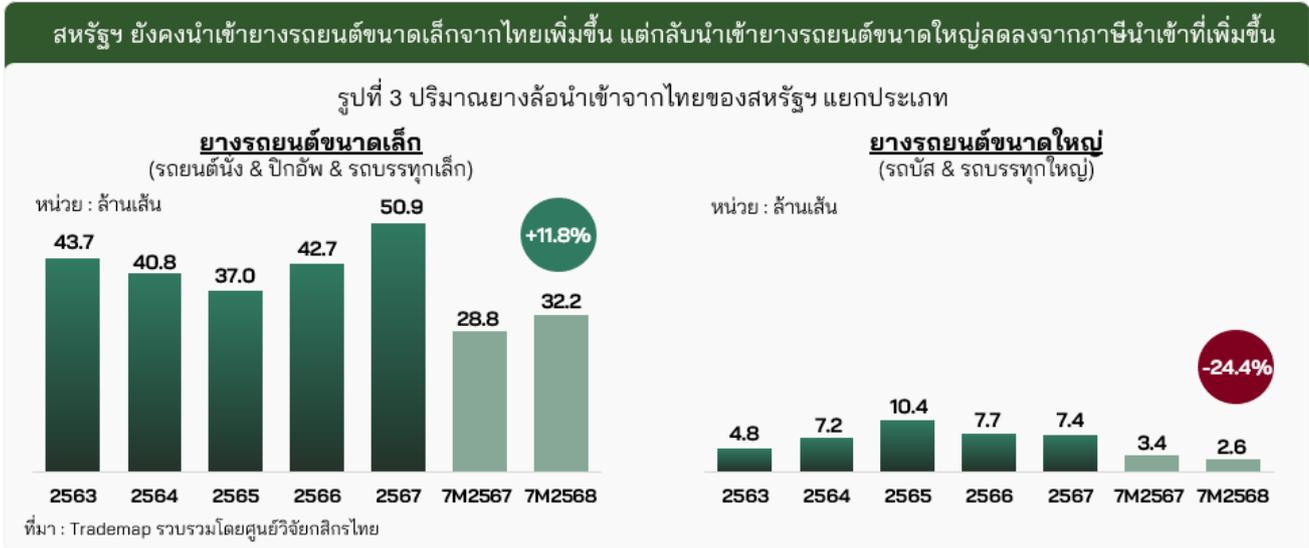
hathairat.t@kasikornresearch.com

ภาพรวมส่งออกยางรถยนต์ไทยไปสหรัฐฯยังโต แม้สหรัฐฯ ขึ้นภาษีนำเข้า

ตั้งแต่ปี 2559 สหรัฐฯ นำเข้ายางรถยนต์จากไทยเป็นอันดับ 1 มาโดยตลอด แม้กระทั่งหลังมีการปรับขึ้นภาษีนำเข้าขึ้นส่วนรถยนต์จากทั่วโลกภายใต้มาตรา 232 ตั้งแต่วันที่ 3 พฤษภาคม 2568 ก็ยังพบสหรัฐฯ นำเข้ายางรถยนต์จากไทยเพิ่มต่อเนื่อง (รูปที่ 1) ส่งผลให้ไทยยังคงเป็นผู้นำตลาดนำเข้ายางรถยนต์ของสหรัฐฯ ด้วยส่วนแบ่ง 26% ในช่วง 7 เดือนแรกของปี 2568 โดยสหรัฐฯ เน้นนำเข้ายางรถยนต์นั่ง รถปิกอัพ และรถบรรทุกขนาดเล็กจากไทย (รูปที่ 2)

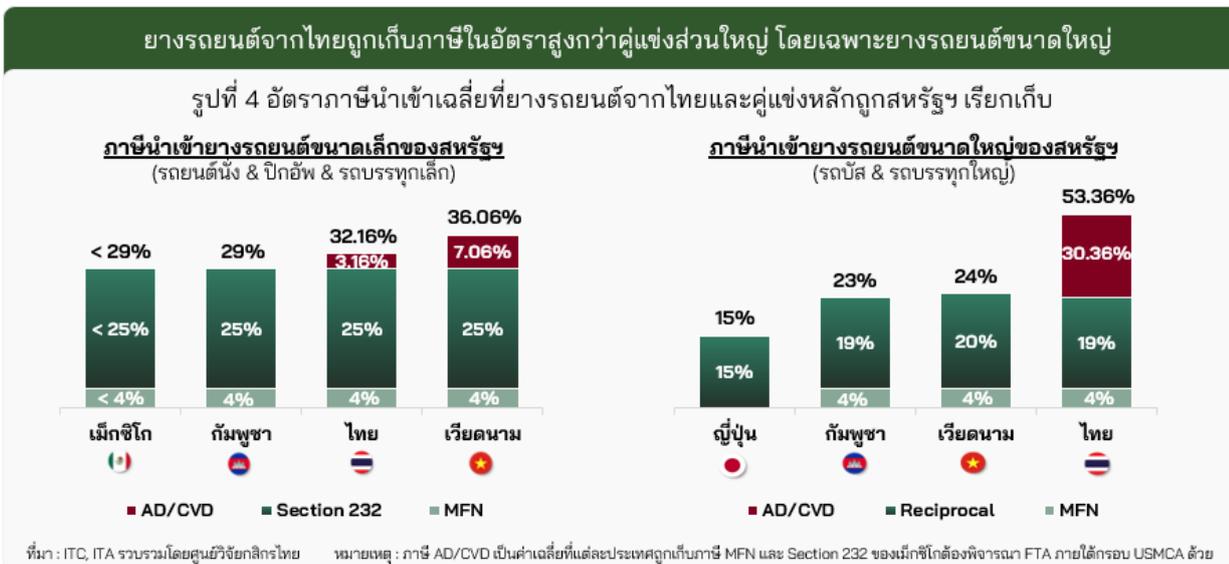


ทั้งนี้ แม้ภาพรวมการส่งออกยางรถยนต์ไทยไปสหรัฐฯ จะขยายตัว แต่มีเพียงยางรถยนต์ขนาดเล็กสำหรับรถยนต์นั่ง รถปิกอัพ และรถบรรทุกเล็ก เท่านั้น ที่สหรัฐฯ ยังนำเข้าเพิ่มขึ้น ขณะที่ยางรถยนต์ขนาดใหญ่สำหรับรถบัสและรถบรรทุกใหญ่อำนาจนำเข้าลดลง (รูปที่ 3) โดยสาเหตุหลัก คือ ความสามารถในการแข่งขันที่ลดลงหลังโดนเก็บภาษีนำเข้าในอัตราที่สูงกว่าคู่แข่ง



AD อัตราภาษีนำเข้าสำคัญ ที่กดดันยางรถใหญ่ไทยไปสหรัฐฯ ให้ลดลง

ปัจจุบันการส่งออกยางรถยนต์ไทยถูกเก็บภาษีนำเข้าหลายทางจากสหรัฐฯ ซึ่งมีผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันด้านราคา โดยเฉพาะกับยางรถยนต์ขนาดใหญ่ เนื่องจากเป็นกลุ่มที่ถูกเก็บภาษีตอบโต้การทุ่มตลาด (Anti-dumping : AD) ในอัตราสูงถึง 30.36% ขณะที่คู่แข่งไม่ถูกเก็บ ส่วนยางรถยนต์ขนาดเล็ก แม้โดนเก็บภาษี AD เช่นกัน แต่อยู่ในอัตราที่ต่ำที่ 3.16% และมีคู่แข่งที่ถูกเก็บในอัตราสูงกว่า จึงกระทบกับความสามารถในการแข่งขันน้อย (รูปที่ 4)

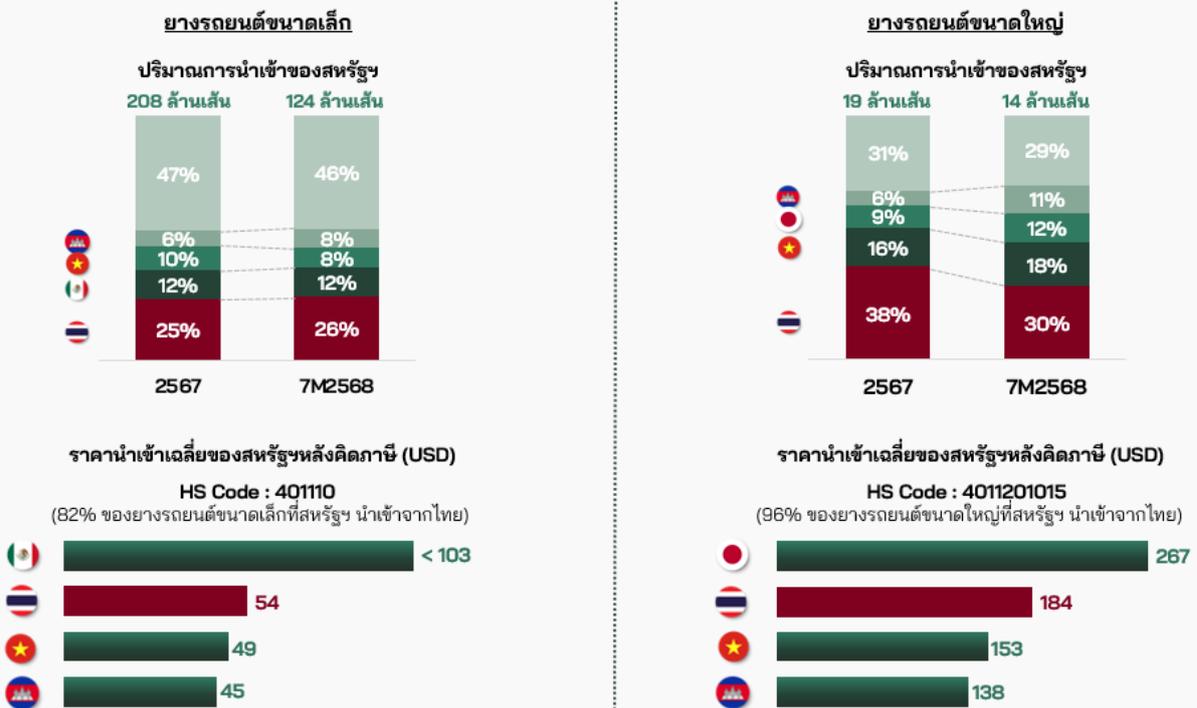


อัตราภาษีนำเข้าที่แตกต่างกันนี้ แสดงผลมาที่ช่วงห่างระหว่างราคานำเข้ายางรถยนต์เฉลี่ยจากไทยกับประเทศคู่แข่งต่างๆ ซึ่งพบว่ามีผลต่อส่วนแบ่งตลาดที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงโดยตรง (รูปที่ 5)

- **ยางรถยนต์ขนาดเล็กจากไทย** มีราคานำเข้าเฉลี่ยสูงกว่ากลุ่มคู่แข่งราคาต่ำไม่ถึง 10 ดอลลาร์ฯ จึงส่งผลให้ส่วนแบ่งของไทยล่าสุดยังคงเพิ่มขึ้นในตลาดนำเข้าของสหรัฐฯ โดยปัจจัยที่ทำให้ยางรถยนต์จากไทยยังไปได้ดีคาดว่าเป็นเพราะคุณภาพสินค้าที่เหนือกว่า ดังจะเห็นได้จากสัดส่วนการนำเข้ายางรถยนต์ขนาดเล็กจากเวียดนามและกัมพูชาของสหรัฐฯ แม้ราคาจะต่ำกว่าแต่ก็ยังห่างจากไทยอยู่มาก
- **ยางรถยนต์ขนาดใหญ่จากไทย** เทียบกับกลุ่มคู่แข่งราคาต่ำแล้ว มีราคานำเข้าเฉลี่ยสูงกว่ามากถึง 46 ดอลลาร์ฯ จึงส่งผลให้ส่วนแบ่งตลาดของไทยลดลงถึง 8% ในตลาดนำเข้าของสหรัฐฯ ตรงข้ามกับประเทศคู่แข่งอื่นที่ต่างมีส่วนแบ่งตลาดเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะญี่ปุ่นที่แม้ราคานำเข้าเฉลี่ยสูงกว่า แต่คาดว่าจะได้อานิสงส์จากค่าขายยางรถยนต์ญี่ปุ่นที่ผลิตในไทยโดนภาษี AD สูงถึง 48.39% จึงส่งออกจากญี่ปุ่นแทนไทยมากขึ้น

ส่วนแบ่งการนำเข้ายางรถยนต์ขนาดใหญ่จากไทยลดลงชัดเจน หลังสหรัฐฯ เก็บภาษี AD ไทยในอัตราสูง ส่งผลการแข่งขันด้านราคาตามมา

รูปที่ 5 เปรียบเทียบสัดส่วนนำเข้ายางรถยนต์จากคู่ค้าหลักของสหรัฐฯ ปี 2567 กับ 7 เดือนแรกของปี 2568 และราคานำเข้าหลังคิดภาษี



ที่มา : Trademap รวบรวมโดยศูนย์วิจัยกสิกรรมไทย

หมายเหตุ : ประเมินราคาโดยใช้อัตราภาษี AD เฉลี่ยที่ถูกสหรัฐฯ เรียกเก็บ

สหรัฐฯ นำเข้ายางรถยนต์ไทยเพิ่มต่อ 3% แต่มีหลายประเด็นต้องคำนึง

แม้การนำเข้ายางรถยนต์ขนาดใหญ่จากไทยของสหรัฐฯ จะหดตัว แต่ในปี 2568 สหรัฐฯ มีโอกาสนำเข้ายางรถยนต์โดยรวมจากไทยเพิ่มขึ้นเป็นประมาณ 60 ล้านเส้น จากปัจจัยบวกหลัก คือ

กลุ่มยางรถยนต์ขนาดเล็กที่ยังทำต้นทุนและคุณภาพได้ดีทำให้สามารถแข่งขันได้กับคู่แข่ง
อย่างไรก็ดี ยังมีหลายประเด็นที่อาจมีผลต่อการนำเข้ายางรถยนต์จากไทยของสหรัฐฯ ในอนาคต
ได้ ดังนี้

- **การส่งออกยางรถยนต์ขนาดใหญ่จากญี่ปุ่นแทนไทยไปสหรัฐฯของค่ายยางรถยนต์ญี่ปุ่นอาจเพิ่มขึ้น** เนื่องจากล่าสุดหลังการเจรจากับสหรัฐฯ ทำให้ตั้งแต่ 7 สิงหาคม ญี่ปุ่นถูกเก็บภาษีนำเข้ายางรถยนต์ขนาดใหญ่เพียงรายการเดียว คือ ภาษี Reciprocal 15% ซึ่งต่ำกว่าคู่แข่งอย่างไทยมาก ดังนั้นหากค่ายยางรถยนต์ญี่ปุ่นที่โดนภาษี AD สูงไม่สามารถปรับตัวเพื่อลดภาษีลงได้ อาจทำให้การส่งออกยางรถยนต์ขนาดใหญ่จากญี่ปุ่นแทนไทยดำเนินต่อ
- **สหรัฐฯ อาจพิจารณาเก็บภาษี AD กับยางรถยนต์ขนาดเล็กและใหญ่จากกัมพูชาในอนาคต** เนื่องจากยางรถยนต์ส่งออกจากกัมพูชาส่งส่วนใหญ่ เป็นยางที่ผลิตจากผู้ผลิตจีนที่หลบเลี่ยงภาษี AD จากไทย ดังจะเห็นได้จากการพุ่งขึ้นอย่างรวดเร็วของการส่งออกยางรถยนต์จากกัมพูชาไปสหรัฐฯ ในช่วงระยะ 2-3 ปีที่ผ่านมา หลังไทยถูกสหรัฐฯ พิจารณาเรื่องภาษี AD ซึ่งหากกัมพูชาโดนเก็บภาษี AD ราคานำเข้าจากกัมพูชาจะสูงขึ้น และแข่งขันกับไทยได้ยากขึ้นเมื่อเทียบทั้งด้านราคาและคุณภาพ
- **สหรัฐฯ มีโอกาสพิจารณาปรับลดภาษี AD กับไทยลงอีก** ดังเช่นภาษี AD ที่ไทยโดนเก็บจากยางรถยนต์ขนาดเล็กเคยสูงเฉลี่ยถึง 17.84% ในช่วงแรก แต่ปัจจุบันลดลงเหลือเฉลี่ยเพียง 3.16% ซึ่งหากผู้ผลิตยางรถยนต์ขนาดใหญ่ในไทยที่ปัจจุบันโดนภาษี AD เฉลี่ยสูงถึง 30.36% สามารถปรับลดต้นทุนในการผลิตลงได้ อาจทำให้สหรัฐฯ พิจารณาปรับลดภาษี AD ลงตาม

Disclaimers รายงานวิจัยนี้จัดทำโดย บริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด (KResearch) เพื่อเผยแพร่เป็นการทั่วไป โดยอาศัยแหล่งข้อมูลสาธารณะ หรือ ข้อมูลที่เชื่อว่ามีที่น่าเชื่อถือที่ปรากฏขณะจัดทำ ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้ในแต่ละช่วงเวลา ทั้งนี้ KResearch มิอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ ความเหมาะสม ความครบถ้วนสมบูรณ์ หรือความเป็นปัจจุบันของข้อมูลดังกล่าว และไม่ได้มีวัตถุประสงค์เพื่อชี้ชวน เสนอแนะ ให้คำแนะนำ หรือจูงใจในการตัดสินใจเพื่อดำเนินการใดๆ แต่อย่างใด ดังนั้น ท่านควรศึกษาข้อมูลด้วยความระมัดระวังและใช้วิจารณญาณอย่างรอบคอบก่อนตัดสินใจใดๆ KResearch จะไม่รับผิดชอบในความเสี่ยงใดๆ ที่เกิดขึ้นจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว

ข้อมูลใดๆ ที่ปรากฏในรายงานวิจัยนี้ถือเป็นทรัพย์สินของ KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี) การนำข้อมูลดังกล่าว (ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน) ไปใช้ต้องแสดงข้อความถึงสิทธิความเป็นเจ้าของแก่ KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี) หรือแหล่งที่มาของข้อมูลนั้นๆ ทั้งนี้ ท่านจะไม่ทำซ้ำ ปรับปรุง ตัดแปลง แก้ไข ส่งต่อ เผยแพร่ หรือกระทำการในลักษณะใดๆ เพื่อวัตถุประสงค์ในทางการค้า โดยไม่ได้รับอนุญาตล่วงหน้า เป็นลายลักษณ์อักษรจาก KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี)