



# ปี 2026 คาดสหรัฐฯ นำเข้ายางรถยนต์จากไทยลด 14% ยุโรปกลายเป็นตลาดทดแทนหลัก

CURRENT ISSUE

Vol.32 No.3643 19 พฤษภาคม 2569

- การนำเข้ายางรถยนต์ไทยจากสหรัฐฯ คาดหดตัว 14% (YoY) จากผลของภาษีนำเข้าสหรัฐฯ ในอัตราสูง และการลงทุนเพิ่มในประเทศคู่แข่งที่ดำเนินต่อเนื่องมาระยะหนึ่ง อย่างไรก็ตาม ไทยยังสามารถส่งออกไปยังยุโรปทดแทนได้มากขึ้นจากปัจจัยบวกต่างๆ
- ประเด็นสำคัญที่ต้องติดตามต่อไปยังมีอีกหลายเรื่อง ได้แก่ ผลการพิจารณามาตรา 301 ของสหรัฐฯ ความเสี่ยงที่กัมพูชาอาจโดนมาตรการ AD/CVD การทบทวนภาษีประจำปีจะทำให้ภาษี AD ไทยลดลงหรือไม่ และความคืบหน้า FTA ไทย-อียู



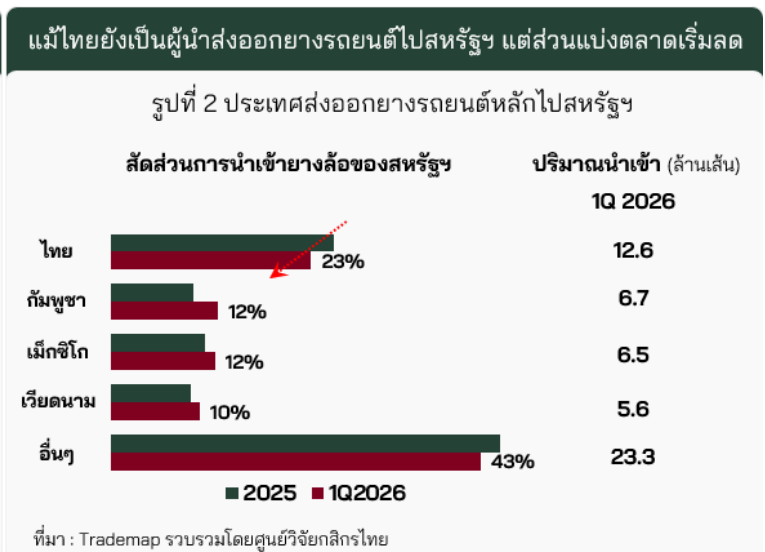
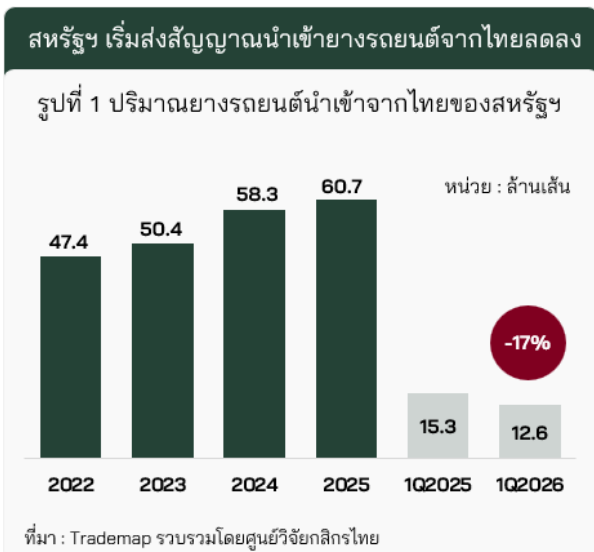
หทัยวัลค์ ตุงคะธีรกุล

เจ้าหน้าที่วิจัยอาวุโส

hathaiwal.t@kasikornresearch.com

## Q1/2026 สหรัฐฯ นำเข้ายางรถไทยลด 17% คู่ส่วนแบ่งเหลือ 23%

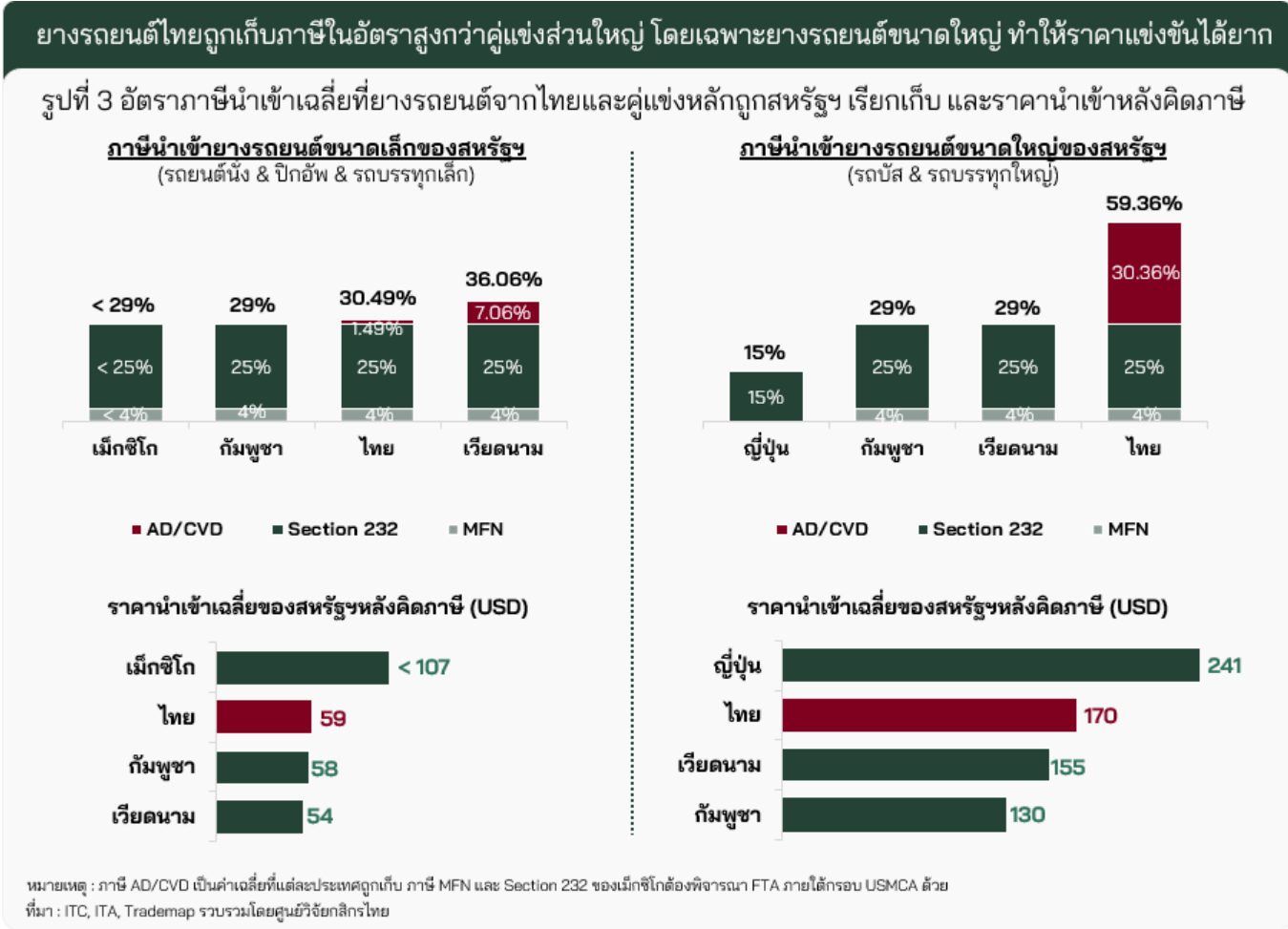
แม้ตลอดปี 2025 การนำเข้ายางรถยนต์ไทยจากสหรัฐฯ ยังโต 4% (YoY) แต่ช่วงไตรมาสแรกของปี 2026 กลับพบหดตัวสูงถึง 17% (YoY) (รูปที่ 1) ส่งผลให้ส่วนแบ่งไทยลดลงเหลือ 23% จาก 26% ในปี 2025 สวนทางกับคู่แข่งที่เพิ่มขึ้น ซึ่งสะท้อนถึงความสามารถในการแข่งขันของไทยที่ลดลง แม้จะยังเป็นแหล่งนำเข้ายางรถยนต์อันดับ 1 ของสหรัฐฯ ก็ตาม (รูปที่ 2)



โดยยางรถยนต์ไทยเผชิญแรงกดดันสำคัญ 2 ด้านในการส่งออกไปยังสหรัฐฯ ได้แก่ (1) อัตราภาษีนำเข้าที่ยังสูงกว่าคู่แข่งส่วนใหญ่ และ (2) การเพิ่มการลงทุนผลิตยางรถยนต์ในประเทศคู่แข่งเพื่อส่งออกไปยังสหรัฐฯ

### ภาษีนำเข้าที่สูงกว่าคู่แข่งกดดันยางรถไทยส่งออกปสหรัฐฯ

ปัจจุบันการส่งออกยางรถยนต์ไทยถูกเก็บภาษีนำเข้าหลายทางจากสหรัฐฯ โดยเฉพาะจากมาตรการตอบโต้การทุ่มตลาด (Anti-dumping : AD) ที่คู่แข่งส่วนใหญ่ไม่โดน ทำให้ราคายางรถยนต์ไทยแข่งขันได้ยากขึ้น ซึ่งกลุ่มยางรถยนต์ขนาดใหญ่ได้รับผลกระทบมากที่สุด เพราะปัจจุบันยังโดนเก็บภาษี AD ในอัตราเฉลี่ยที่สูงถึง 30.36% ทำให้ระดับราคาสูงต่างจากคู่แข่งส่วนใหญ่มาก ส่วนยางรถยนต์ขนาดเล็กได้รับผลกระทบน้อยกว่า เพราะถูกเก็บภาษี AD ในอัตราเฉลี่ยที่ต่ำเพียง 1.49% ทำให้ระดับราคาสูงกว่าคู่แข่งส่วนใหญ่เล็กน้อย (รูปที่ 3)



## การลงทุนในประเทศคู่แข่งเพื่อส่งออกไปสหรัฐฯ เพิ่มขึ้นมาก

ตั้งแต่ปี 2021 มาตรการ AD ของสหรัฐฯ ทำให้ต้นทุนส่งออกยางรถยนต์ไทยไปสหรัฐฯ สูงขึ้น และทำให้การลงทุนใหม่ที่มาไทยชะลอลง ตรงข้าม ผู้ผลิตยางรถยนต์หลายรายหันไปลงทุนในประเทศคู่แข่งเพื่อใช้เป็นฐานส่งออกไปสหรัฐฯ มากขึ้น (ตารางที่ 1) ซึ่งแนวโน้มดังกล่าวย่อมกดดันความสามารถในการแข่งขันและโอกาสการส่งออกของไทยในระยะยาวอย่างไม่อาจเลี่ยง

ตารางที่ 1 จำนวนบริษัทผลิตรถยนต์ที่ลงทุนเพิ่มในประเทศคู่แข่งไทยตั้งแต่ปี 2021

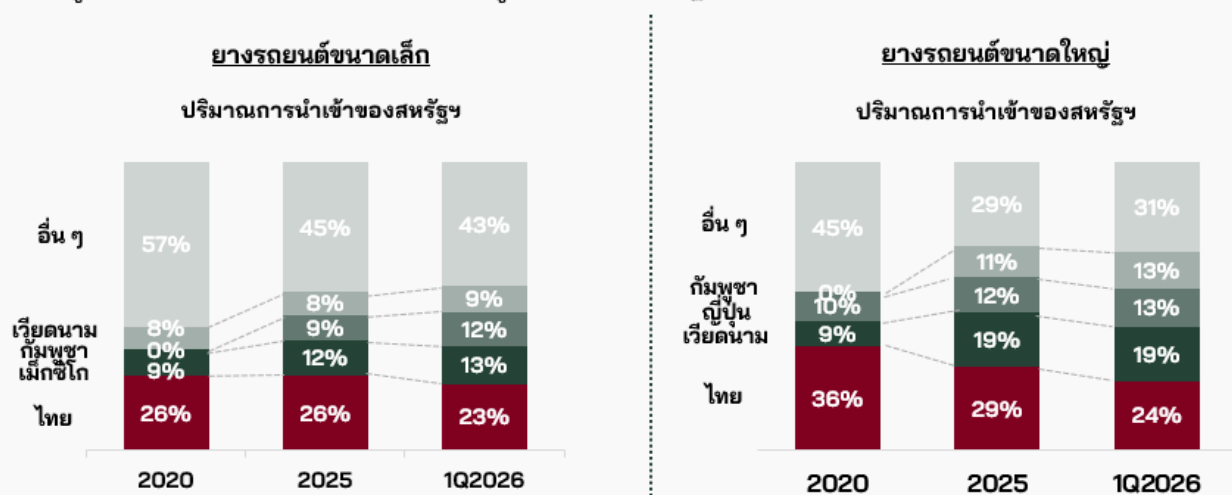
ประเทศ	จำนวนบริษัทที่ประกาศลงทุนเพิ่ม	ข้อได้เปรียบของประเทศในการผลิตเพื่อส่งออกไปสหรัฐฯ
กัมพูชา	8	ไม่โดนมาตรการ AD/CVD, ค่าจ้างแรงงานต่ำ
เวียดนาม	4	ไม่โดนมาตรการ AD/CVD กับยางรถยนต์ใหญ่, แหล่งผลิตรถพาราอันดับ 3 ของโลก
เม็กซิโก	3	ไม่โดนมาตรการ AD/CVD, มีพรมแดนติดสหรัฐฯ, ใช้สิทธิจาก USMCA ได้
ญี่ปุ่น	2	ไม่โดนมาตรการ AD/CVD, ได้รับภาษีนำเข้าอัตราพิเศษที่ 15%, มีศักยภาพผลิตรถยนต์คุณภาพสูง

ที่มา : ศูนย์วิจัยกสิกรไทยรวบรวม

โดยการลงทุนที่เพิ่มขึ้นมากเพื่อใช้ประเทศเหล่านี้เป็นฐานส่งออกยางรถยนต์ไปสหรัฐฯ หลังไทยโดนมาตรการ AD ทำให้สัดส่วนการนำเข้ายางรถยนต์ไทยลดต่อเนื่อง ขณะที่การนำเข้าจากประเทศคู่แข่งของสหรัฐฯ ต่างทยอยเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะกัมพูชาที่เติบโตอย่างรวดเร็วจากที่ไม่เคยส่งออกไปสหรัฐฯ มาก่อน (รูปที่ 4)

ส่วนแบ่งนำเข้ายางรถยนต์ไทยของสหรัฐฯ ลดลงชัดเจน ตรงข้ามคู่แข่งที่ส่วนแบ่งเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะกัมพูชา

รูปที่ 4 สัดส่วนนำเข้ายางรถยนต์จากคู่ค้าหลักของสหรัฐฯ ปี 2020, 2025 กับ ไตรมาสแรกของปี 2026

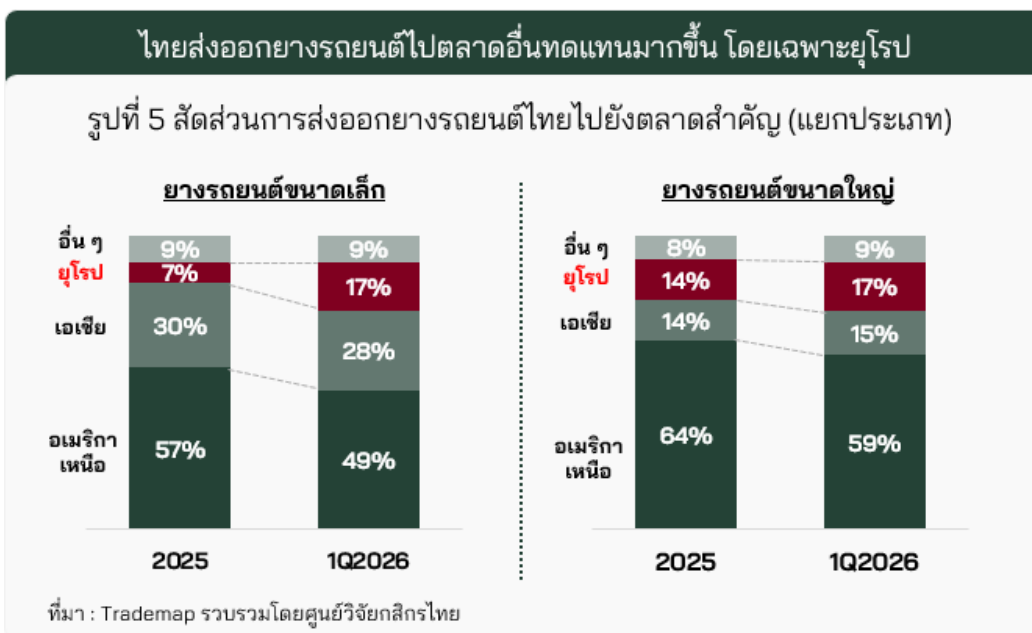


ที่มา : Trademap รวบรวมโดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย

## 2026 คาดสหรัฐฯ ลดนำเข้ายางรถไทย 14% ยุโรปขึ้นเป็นตลาดทดแทน

จากปัจจัยเสี่ยงที่ดำเนินต่อเนื่องมาหลายปี ทั้งภาษีนำเข้าสหรัฐฯ ที่สูงกว่าคู่แข่ง และการลงทุนเพิ่มในประเทศคู่แข่ง ส่งผลให้คาดว่า สหรัฐฯ จะนำเข้ายางรถยนต์ไทยปี 2026 ลดลง 14% (YoY) เหลือปริมาณนำเข้าประมาณ 52 ล้านเส้น

อย่างไรก็ดี ไทยเริ่มส่งออกยางรถยนต์ไปยังตลาดอื่น เช่น ยุโรป เพื่อทดแทนสหรัฐฯ มากขึ้น โดยเฉพาะช่วงไตรมาส 1/2026 พบส่วนแบ่งการส่งออกยางรถยนต์ขนาดเล็กไปยุโรปเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วจาก 7% เป็น 17% ส่วนยางรถยนต์ขนาดใหญ่ที่ส่งออกไปยุโรปเองก็มีส่วนแบ่งที่เพิ่มขึ้นในอัตราที่เร็วกว่าตลาดส่งออกอื่นเช่นกัน (รูปที่ 5)



ในอนาคต ยุโรปเป็นตลาดที่ยางรถยนต์ไทยยังมีโอกาสเติบโตได้อีกมาก จากปัจจัยบวก ได้แก่

- ยุโรปประกาศบังคับใช้มาตรการ AD กับยางรถยนต์ขนาดเล็กจากจีน (แหล่งนำเข้าอันดับ 1 ของยุโรป) ในอัตราสูงถึง 30% - 52% ตั้งแต่ 18 มิถุนายน 2026 พร้อมขยายเวลามาตรการ AD และ CVD กับยางรถยนต์ขนาดใหญ่ไปจนถึงต้นปี 2030 โดยเพิ่มอัตราจัดเก็บเป็น 21.12 - 78.90 ยูโรต่อเส้น ทำให้ไทยมีโอกาสส่งออกเพิ่มไปทดแทนจีน
- กฎระเบียบ EUDR (EU Deforestation Regulation) ที่บังคับให้พิสูจน์ที่มาของยางธรรมชาติว่าไม่ทำลายป่า กลายเป็นโอกาสของไทยในการส่งออกยางรถยนต์ไปยุโรป โดยกฎระเบียบนี้ จะเริ่มบังคับใช้กับธุรกิจขนาดใหญ่-กลางตั้งแต่ 30 ธันวาคม 2026 และขยายผลสู่ธุรกิจขนาดเล็กตั้งแต่ 30 มิถุนายน 2027

- **ความต้องการยานยนต์คุณสมบัติพิเศษในยุโรปเติบโตสูง** ทั้งยานยนต์ EV และยานยนต์แบบ All-Season ที่ใช้ได้ทุกฤดู ซึ่งปัจจุบันโรงงานในไทยมีศักยภาพผลิตยานคุณภาพสูงเหล่านี้เพื่อตอบโจทย์ตลาดได้ทันที

## ประเด็นอื่นที่ต้องติดตามอย่างใกล้ชิดเพราะอาจส่งผลกระทบต่อการส่งออกไทย

- **มาตรา 301 ของสหรัฐฯ ที่คาดว่าจะรู้ผลพิจารณาภายในปีนี้** ทั้งไทยและเวียดนามที่เป็นคู่แข่งสำคัญต่างถูกเพ่งเล็ง ซึ่งถ้าไทยโดนภาษี ต้นทุนจะเพิ่มขึ้นและกระทบการส่งออกทันที แต่หากไทยรอดและเวียดนามโดน จะเป็นโอกาสให้สหรัฐฯ นำเข้ายานยนต์ไทยเพิ่มขึ้น
- **การทบทวนข้อตกลง USMCA กรกฎาคมนี้** หากกฎแหล่งกำเนิดสินค้ามีความเข้มงวดมากขึ้น จะกระทบการส่งออกยานยนต์จากเม็กซิโกและแคนาดา เนื่องจากยังต้องนำเข้าวัตถุดิบ (เช่น ยางธรรมชาติ) จากนอกภูมิภาคในปริมาณสูง ซึ่งหากราคาต่อหน่วยของทั้ง 2 ประเทศนี้เพิ่มขึ้น อาจกลายเป็นโอกาสให้สหรัฐฯ หันนำเข้าจากไทยเพิ่ม
- **กัมพูชาเสี่ยงถูกสหรัฐฯ บังคับใช้มาตรการ AD/CVD ตามรอยไทยและเวียดนาม** หลังทุนจีนแห่ย้ายฐานการผลิตยานยนต์เข้ากัมพูชา ซึ่งหากโดนมาตรการ กัมพูชาจะสูญเสียจุดแข็งด้านความสามารถในการแข่งขันด้านราคา
- **ไทยมีโอกาสได้รับการลดภาษี AD จากสหรัฐฯ เพิ่มเติมในการทบทวนประจำปี** สะท้อนจากยานยนต์ขนาดเล็กที่เคยถูกเก็บเฉลี่ยถึง 17.84% แต่ปัจจุบันลดเหลือเฉลี่ยเพียง 1.49%
- **FTA ไทย-อียู หากสำเร็จเร็ว อาจยิ่งช่วยเพิ่มโอกาสส่งออกยานยนต์ไทยไปยุโรป** ซึ่งปัจจุบันไทยยังต้องเสียภาษี MFN 4.5% ขณะที่เวียดนามไม่ต้องเสียเนื่องจากมี FTA

**Disclaimers** รายงานวิจัยนี้จัดทำโดย บริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด (KResearch) เพื่อเผยแพร่เป็นการทั่วไป โดยอาศัยแหล่งข้อมูลสาธารณะ หรือ ข้อมูลที่เชื่อว่ามีความน่าเชื่อถือที่ปรากฏขณะจัดทำ 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 ดัดแปลง แก้ไข ส่งต่อ เผยแพร่ หรือกระทำการในลักษณะใดๆ เพื่อวัตถุประสงค์ในทางการค้า โดยไม่ได้รับอนุญาตล่วงหน้า เป็นลายลักษณ์อักษรจาก KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี)