

# ကုန်သွယ်မှုအချက်အလက်များအရ လျှပ်စစ်ကားဈေးကွက်ပုံစံသည် ပြောင်းလဲနေကြောင်း ကမ္ဘာ့ကုန်သွယ်ရေးအဖွဲ့က ဖော်ပြ

လျှပ်စစ်ကားများ (EVs) များကြောင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ သိသိသာသာ ပြောင်းလဲခြင်း၊ မော်တော်ယာဉ်ဈေးကွက် သတ်မှတ်ချက်များကို ပြန်လည်ပြင်ဆင်ခြင်းနှင့် ကမ္ဘာ့ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး စက်ပစ္စည်းကုန်သွယ်မှုကို ပြန်လည်ပုံဖော်ခြင်း စသည့် သက်ရောက်မှုများရှိခဲ့သည်။ ၂၀၂၃ ခုနှစ် နှောင်းပိုင်းတွင် လျှပ်စစ်ကားတင်သွင်းမှုသည် တန်ဖိုးအားဖြင့် ကားတင်သွင်းမှုအားလုံး၏ ၃ ပုံ ၁ ပုံ ကျော်ရှိမည်ဟု ခန့်မှန်းထားကြပါသည်။

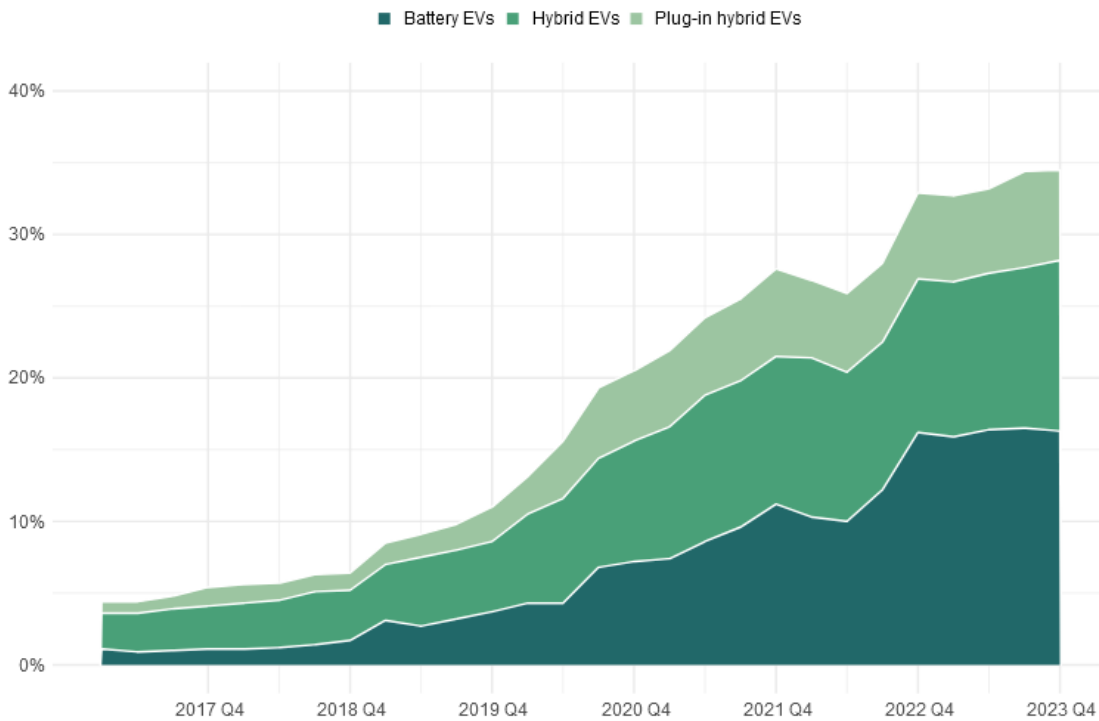
ပြီးခဲ့သည့်နှစ်များအတွင်း ဟိုက်ဘရစ် (HEV)၊ ပလပ်အင်ဟိုက်ဘရစ် (plug-in hybrid ) နှင့် ဘက်ထရီစနစ် (BEV) အပါအဝင် လျှပ်စစ်ကားမျိုးစုံရောင်းအားမှာ သိသာစွာ တိုးလာသော်လည်း ၎င်းတို့ကို ကုန်သွယ်မှုစာရင်းဇယား၌ သီးခြားထည့်သွင်းခြင်းမပြုခဲ့ပေ။ နောက်ဆုံး၌ ကမ္ဘာ့အကောက်ခွန်အဖွဲ့က ၂၀၁၇ ခုနှစ်တွင် Harmonized System (HS) စနစ် ကို ပြင်ဆင်ခဲ့ပြီး ရှေးရိုးအင်ဂျင်သုံးယာဉ်များ (internal combustion engine-ICE) နှင့် လျှပ်စစ်စွမ်းအင်သုံးယာဉ်များဟူ၍ ကုန်စည်ကုန်သွယ်မှု တွင် အမျိုးအစားခွဲခြားခဲ့သည်။

HS (၂၀၁၇) ပြင်ဆင်ချက်သည် ရှေးရိုးအင်ဂျင်သုံးယာဉ်များနှင့် ဒီဇယ် သို့မဟုတ် semi-diesel အင်ဂျင်သုံးယာဉ်များ၏ ခေါင်းစဉ်များအောက်မှ ခေါင်းစဉ်ခွဲများ ထပ်မံထည့်သွင်းခြင်းကြောင့် ပေါ်ပေါက်လာသော ပြဿနာများကို ဖြေရှင်းနိုင်ခဲ့ပါသည်။ ထို့ပြင် ခေါင်းစဉ်ခွဲအသစ်များမှာ ဓာတ်ဆီ ဟိုက်ဘရစ် ကားများ၊ ဒီဇယ်ဟိုက်ဘရစ်ကားများ၊ ဓာတ်ဆီ plug-in hybrid ကားများ၊ ဒီဇယ် plug-in hybrid ကားများ၊ ဘက်ထရီသုံးလျှပ်စစ်ကားများ စသည်ဖြင့် ကားအမျိုးအစားအလိုက် ခွဲခြားပြီး ၎င်းတို့၏ ကုန်သွယ်မှုအခြေအနေများကိုစောင့်ကြည့်သုံးသပ်နိုင်ခဲ့ပါသည်။ နိုင်ငံတကာအသိုင်းအဝိုင်းတွင်လည်း လျှပ်စစ်ကားမျိုးစုံ၏ ကုန်သွယ်မှုအခြေအနေဆိုင်ရာ စာရင်းဇယားများကို အသေးစိတ်ခွဲခြမ်းနိုင်ခဲ့ပါသည်။ (HS ခေါင်းစဉ်များနှင့် ခေါင်းစဉ်ခွဲများ၏ ပြောင်းလဲမှုကို WTO ၏ ပံ့ပိုးကူညီမှုဖြင့် WCO မှ တီထွင်ထားသော HSTracker တွင် ရှာဖွေနိုင်ပါသည်။)

## သွင်းကုန်အခြေအနေ

သွင်းကုန်စာရင်းများအရ ယေဘုယျအားဖြင့် လျှပ်စစ်ကားများကို ၂၀၁၇ ခုနှစ်နှင့် ၂၀၂၃ ခုနှစ်ကြား သိသိသာသာ တင်သွင်းခဲ့ကြပါသည်။ မူလက ဟိုက်ဘရစ်၊ ပလပ်အင် ဟိုက်ဘရစ်နှင့် ဘက္ကရီ လျှပ်စစ်ကားများကို ၂.၅ %၊ ၀.၈ % နှင့် ၁ % မှစ၍ စုစုပေါင်းကားတင်သွင်းမှု၏ အနည်းငယ်လောက်သာ တန်ဖိုးအားဖြင့် တင်သွင်းခဲ့သော်လည်း လျှပ်စစ်ကား ကုန်သွယ်မှုသည် နောက်ပိုင်းတွင် သိသိသာသာ တိုးတက်လာခဲ့ပါသည်။ (ပုံ ၁)

**Figure 1: Share of battery, hybrid and plug-in hybrid EV cars in overall value of car imports**  
Per cent (%)



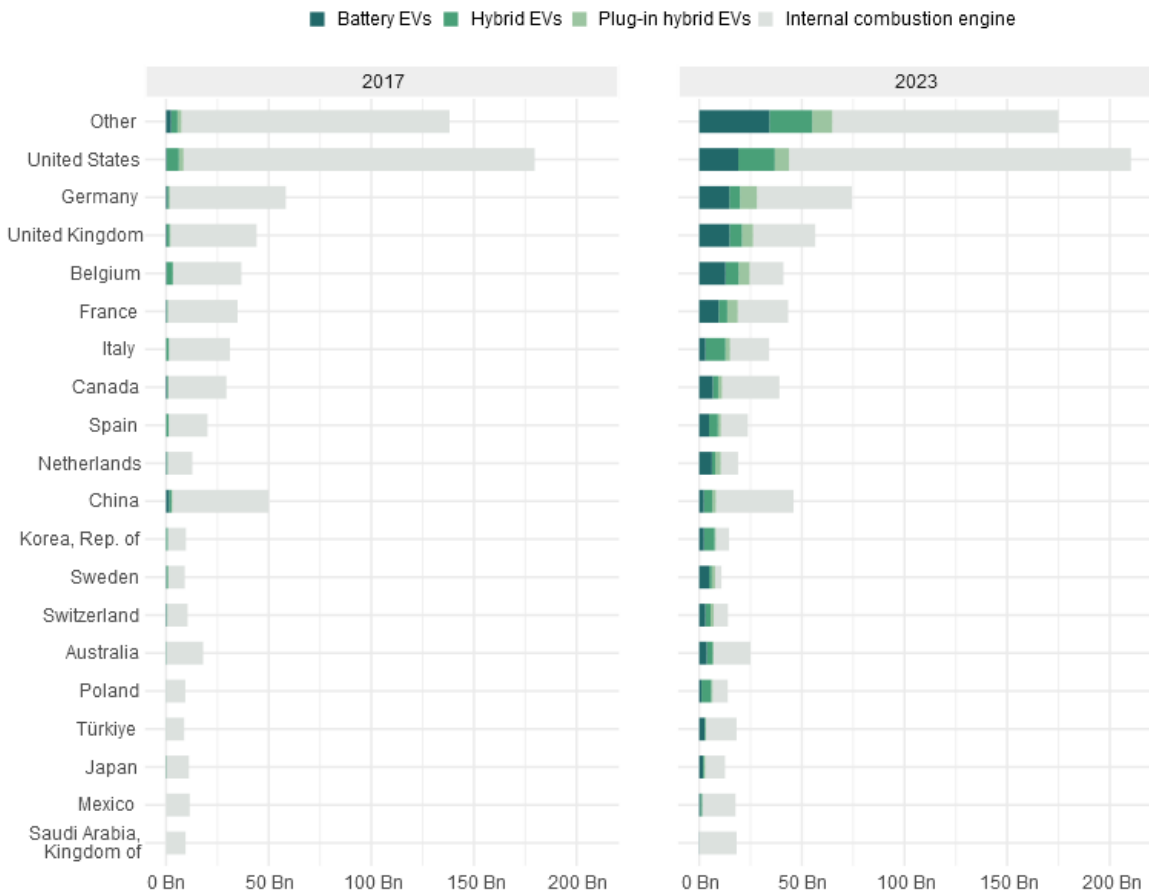
Source: WTO Secretariat calculations and data from the Trade Data Monitor (tradedatamonitor.com).

ဟိုက်ဘရစ် နှင့် plug-in ဟိုက်ဘရစ် သွင်းကုန်များက တစိုက်မတ်မတ် တိုးတက်ခဲ့ပြီး ၂၀၂၀ ပြည့်နှစ် နောက်ပိုင်းတွင် ဟိုက်ဘရစ်များ ပိုမို တင်သွင်းကြပါသည်။ သို့သော် ဘက်ထရီ လျှပ်စစ်ကားများလည်း ၂၀၂၀ ပြည့်နှစ်နောက်ပိုင်း ဟိုက်ဘရစ်ကားများကဲ့သို့ တင်သွင်းမှုများ သိသိသာသာ တိုးလာကာ လျှပ်စစ်မော်ဒယ်များဆီသို့ အပြည့်အဝ ပြောင်းလဲနေကြောင်း ပြသခဲ့ပါသည်။

၂၀၂၃ ခုနှစ် နှောင်းပိုင်းတွင် လျှပ်စစ်မော်တော်ကားများ တင်သွင်းမှုသည် တန်ဖိုးအားဖြင့် စုစုပေါင်းကားတင်သွင်းမှု၏ သုံးပုံတစ်ပုံကျော်ဟု တွက်ချက်ထားရာ အမှန်တကယ်တွင် ၂၀၂၃ ခုနှစ်၏ တိုးတက်မှုနှုန်းသည် အနည်းငယ်ကျဆင်းခဲ့ပါသည်။ သို့သော် ဘက်ထရီ လျှပ်စစ်ကားဝယ်လိုအားသည် သိသာစွာ ပြောင်းလဲခဲ့ကြောင်းနှင့် အနာဂတ် ကမ္ဘာ့မော်တော်ကားကဏ္ဍ၏ လမ်းကြောင်းကို ညွှန်ပြနေပါသည်။

**Figure 2: Evolution of car imports, by market and type of engine, 2017 and 2023**

Billion US\$



Source: WTO Secretariat calculations and data from the TradeData Monitor (tradedatamonitor.com).

အမေရိကန်ပြည်ထောင်စုသည် ၂၀၂၃ ခုနှစ်တွင် ဘက်ထရီ၊ ဟိုက်ဘရစ်နှင့် plug-in ဟိုက်ဘရစ် စသည့် လျှပ်စစ်ကားအမျိုးအစားများကို အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၁၉၁ဘီလီယံ ခန့် တင်သွင်းခဲ့သော ကမ္ဘာ့ထိပ်တန်းနိုင်ငံဖြစ်ခဲ့ကာ အမေရိကန်၏ ကားတင်သွင်းမှု တန်ဖိုးစုစုပေါင်း၏ ငါးပုံတစ်ပုံကျော်ရှိသဖြင့် လျှပ်စစ်မော်တော်ယာဉ်ကဏ္ဍသို့ ပိုမိုရွေ့လျားနေပြီဖြစ်ကြောင်း ပြသခဲ့ပါသည်။

လျှပ်စစ်မော်တော်ကား တင်သွင်းမှုသည် ဥရောပနိုင်ငံအချို့နှင့် ကိုရီးယားသမ္မတနိုင်ငံတို့တွင်လည်း သိသိသာသာ တိုးတက်ခဲ့ပါသည်။ အထူးသဖြင့် ဘယ်လ်ဂျီယံ၊ နယ်သာလန်၊ ဆွီဒင်နှင့် ဆွစ်ဇာလန် နိုင်ငံတို့၏ လျှပ်စစ်ကားတင်သွင်းမှုတန်ဖိုးသည် ရှေးရိုးအင်ဂျင်မော်တော်ကားများ တင်သွင်းမှုထက် ကျော်လွန်ခဲ့ပါသည်။ ဘယ်လ်ဂျီယံနှင့် နယ်သာလန်တို့တွင် ဥရောပ၏ အလုပ်အများဆုံး ဆိပ်ကမ်းနှစ်ခုရှိသောကြောင့် ၎င်းတို့မှတစ်ဆင့် အခြားဥရောပနိုင်ငံများသို့ တင်ပို့လျှက်ရှိပါသည်။

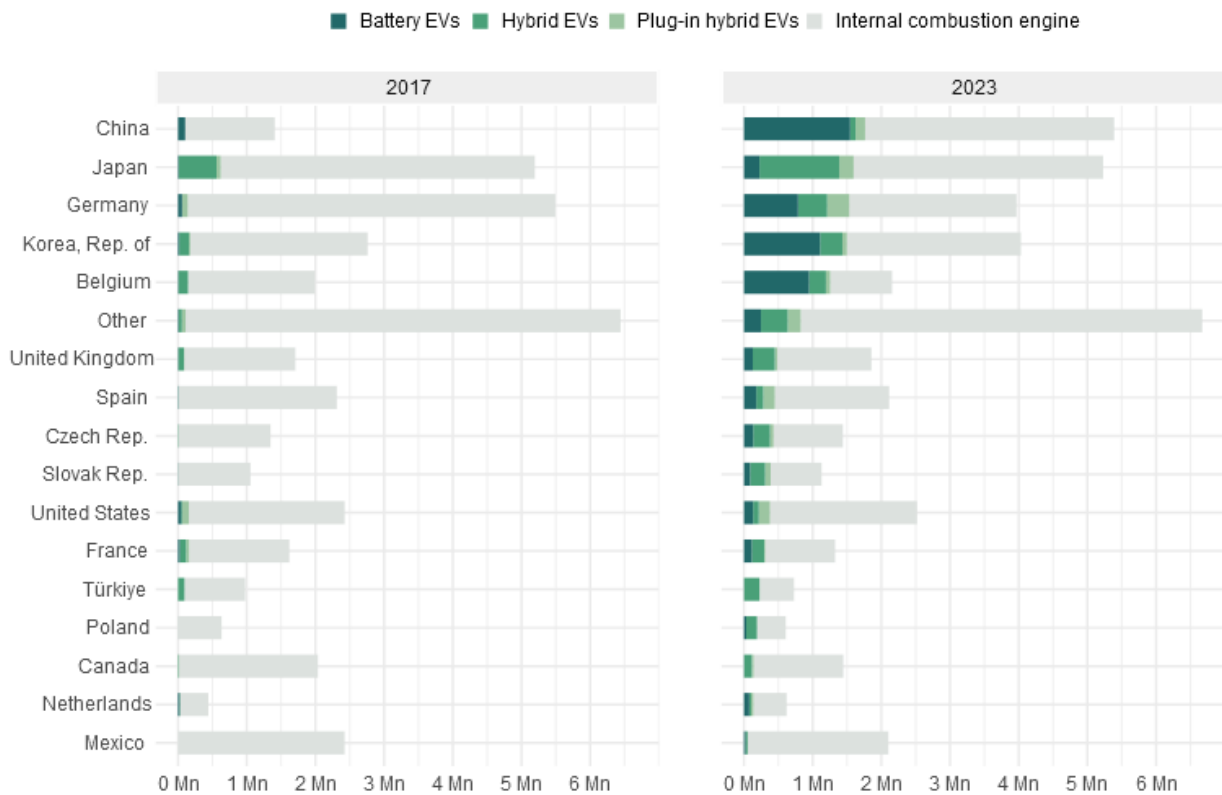
**ပို့ကုန်အခြေအနေ**

လျှပ်စစ်ကား တင်ပို့မှုသည် ၂၀၁၇ ခုနှစ်တွင် သန်း ၄၀ ကျော် နှင့် ၂၀၂၃ ခုနှစ်တွင် ၄၃ သန်းကျော် ရှိသဖြင့် တည်ငြိမ်စွာ တိုးတက်နေသည်ဟု ဆိုနိုင်သော်လည်း တင်ပို့သည့် မော်တော်ယာဉ် အမျိုးအ

စားများမှာ သိသိသာသာ ပြောင်းလဲခဲ့ပါသည်။ ၂၀၁၇ ခုနှစ်အတွင်း ဂျပန်နှင့် ဂျပန်တို့သည် ထိပ်တန်း ခရီးသည်တင်ယာဉ် တင်ပို့သည့်နိုင်ငံများဖြစ်ခဲ့ပြီး လျှပ်စစ်ကားတင်ပို့မှု အချိုးမှာ နည်းပါးခဲ့ပါသည်။ သို့သော် ၂၀၂၃ ခုနှစ်အတွင်း အဆိုပါနိုင်ငံများမှ ကားတင်ပို့မှု၏ သုံးပုံတစ်ပုံခန့်သည် လျှပ်စစ်ကားများ ဖြစ်ခဲ့ပါသည်။ ကမ္ဘာ့ဟိုက်ဘရစ်ကားများ တင်ပို့မှု အများဆုံးနိုင်ငံသည် ဂျပန်နိုင်ငံဖြစ်ပါသည်။ ၂၀၂၃ ခုနှစ်တွင် တရုတ်နိုင်ငံ၏ ခရီးသည်တင်ယာဉ်စီးရေ ၅.၄ သန်း တင်ပို့ရောင်းချမှုတွင် စီးရေ ၁.၈ သန်း သို့မဟုတ် သုံးပုံတစ်ပုံခန့်သည် လျှပ်စစ်မော်တော်ကားများဖြစ်သည်။ တရုတ်နိုင်ငံသည် ၂၀၂၃ ခုနှစ် တွင် ဘက်ထရီ လျှပ်စစ်ကား စီးရေ ၁.၅ သန်းကျော်ကို တင်ပို့ခဲ့ရာ ဘက်ထရီ လျှပ်စစ်ကား ၄ စီး လျှင် တစ်စီးသည် တရုတ်နိုင်ငံမှဖြစ်ပါသည်။

**Figure 3: Evolution of car exports, by market and type of engine, 2017 and 2023**

Million units



Source: WTO Secretariat calculations and data from the Trade Data Monitor (tradedatamonitor.com).

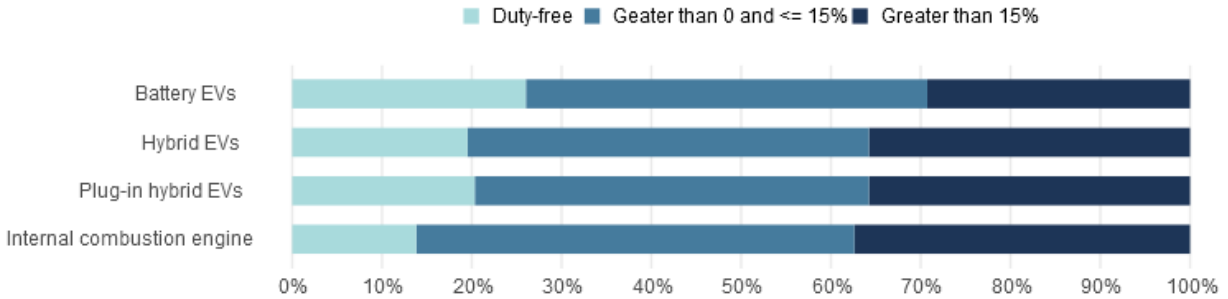
**သွင်းကုန်အခွန်များ**

ကမ္ဘာ့ကုန်သွယ်ရေး အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံအချို့သည် လျှပ်စစ်မော်တော်ကားများကို အားပေးရန် မခွဲခြားသော အခွန်စနစ် (most-favoured-nation - MFN) ကို ကျင့်သုံးကြသော်လည်း လျှပ်စစ်ကား အမျိုးအစား

ပေါ် မူတည်၍ မကြာခဏ ခွဲခြားကောက်ခံသည်ကို တွေ့ရပါသည်။ ဥရောပသမဂ္ဂအဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံ ၂၇ နိုင်ငံကို တစ်ခုတည်းအဖြစ် ရေတွက်ပါက ကမ္ဘာ့ကုန်သွယ်ရေးအဖွဲ့ဝင် ၃ နိုင်ငံတွင် ၁ နိုင်ငံသည် လျှပ်စစ် မော်တော်ကားများကို အခွန်ကင်းလွတ် တင်သွင်းခွင့်ပြုထားကြောင်း သိရပါသည်။

**Figure 4: Number of WTO members by most-favoured-nation applied tariff band and type of engine**

Latest available year, percentage of members within each duty range band



Source: WTO Analytical Database.

ကမ္ဘာ့ကုန်သွယ်ရေးအဖွဲ့ဝင် ၄ နိုင်ငံတွင် ၁ နိုင်ငံသည် ဟိုက်ဘရစ်ကားများနှင့် plug-in ဟိုက်ဘရစ် ကားများအပေါ် အခွန်ကင်းလွတ်ခွင့်ပေးပြီး ကမ္ဘာ့ကုန်သွယ်ရေးအဖွဲ့ဝင် ၆ နိုင်ငံတွင် ၁ နိုင်ငံသည် အင်ဂျင် ယာဉ်များအပေါ် မခွဲခြားသော အခွန်စနစ် MFN ပေးအပ်ထားပါသည်။

လူနာတင်ယာဉ်များနှင့် နာရေးယာဉ်များမပါပဲ ကားအသစ်များတင်သွင်းမှုတွင် နိုင်ငံပေါင်း ၁၂၃ နိုင်ငံ အနက် နိုင်ငံပေါင်း ၄၀ က ဘက်ထရီလျှပ်စစ်ကားများအပေါ် ရှေးရိုးအင်ဂျင်သုံးယာဉ်များထက် အခွန် လျော့ ကောက်ခံပြီး ကျန်နိုင်ငံများက ယာဉ်အမျိုးအစားနှစ်မျိုးလုံးအပေါ် တူညီသော အခွန်နှုန်းများ ကောက်ခံကြောင်း အချက်အလက်များအရ သိရပါသည်။

ယခုကဲ့သို့ အခွန်ကောက်ခံမှုပုံစံအရ ကမ္ဘာ့ကုန်သွယ်ရေးအဖွဲ့ဝင်အချို့သည် ရှေးရိုးအင်ဂျင်ကားများ ထက် ဘက်ထရီနှင့် ဟိုက်ဘရစ် လျှပ်စစ်ကားများကို ဦးစားပေးအသုံးပြုရန် မူဝါဒများချမှတ် ထား သော်လည်း အခြားအဖွဲ့ဝင်များကမူ အကောက်ခွန်ကောက်ခံမှုထက် ထောက်ပံ့မှုများ သို့မဟုတ် နည်းပညာဆိုင်ရာ စည်းမျဉ်းများအရ မူဝါဒများချမှတ်နေကြသည်ကို တွေ့ရှိရပါသည်။

ရင်းမြစ်။ ကမ္ဘာ့ကုန်သွယ်ရေးအဖွဲ့

WTO ဌာနခွဲ  
ကုန်သွယ်ရေးဦးစီးဌာန