



# มุมมองต่อการที่สหรัฐฯ ขึ้นภาษีนำเข้า BEV จากจีน 4 เท่า

CURRENT ISSUE

Vol.30 No.3493 17 พฤษภาคม 2567

- สหรัฐฯ ได้ประกาศขึ้นภาษีนำเข้า BEV จากจีน 4 เท่า เพื่อหวังค่นแนบนโยบายทางการเมืองในศึกเลือกตั้งประธานาธิบดีสหรัฐฯ ปลายปี และเป็น การสกัดกั้นแผนการทำตลาด BEV ของค่ายจีน รวมถึงผลกระทบต่อ การแข่งขันด้านราคาที่ยืดหยุ่น
- การปรับขึ้นภาษีนำเข้า BEV จีนน่าจะเป็นตัวเร่งให้ผู้ผลิตจีนเข้าไปลงทุน ห่วงโซ่อุปทาน BEV ในเม็กซิโกเพื่อส่งออกไปสหรัฐฯ ภายใต้เงื่อนไข ข้อตกลง USMCA ทำให้ภาษีส่งต่อไทยในการส่งออก BEV ไปสหรัฐฯ น่าจะอยู่ในวงจำกัด โดยในระยะเฉพาะหน้า การผลิต BEV ของค่ายจีน ในไทยน่าจะเข้าไปเพื่อตอบสนองตลาดในประเทศเป็นหลัก



รุจีพันธ์ อัสสระรัตน์

ผู้บริหารงานวิจัย

rujipun.a@kasikornresearch.com



หทัยวัลค์ ตุงคะธีรกุล

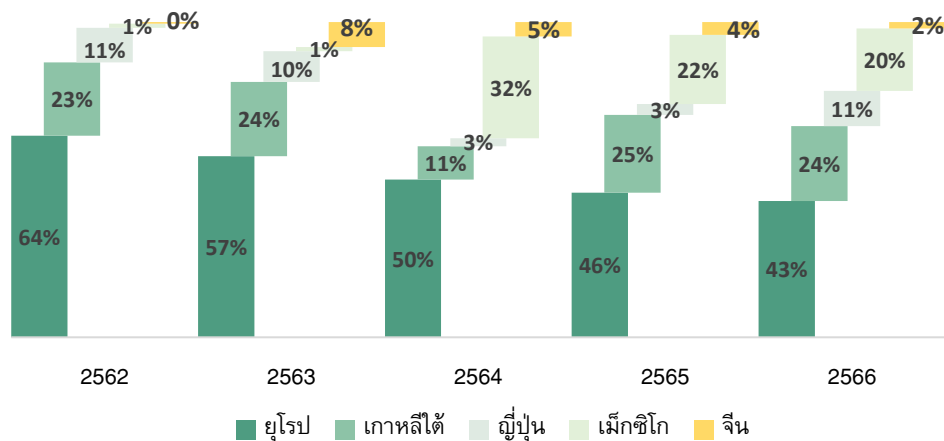
เจ้าหน้าที่วิจัยอาวุโส

hathaiwal.t@kasikornresearch.com

เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2567 สหรัฐฯ ได้ประกาศปรับขึ้นภาษีนำเข้าสินค้าสำคัญเชิงยุทธศาสตร์บางประเภทจากจีน โดยหนึ่งในนั้น คือ รถยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicles หรือ BEV) ที่ถูกปรับภาษีนำเข้าจาก 27.5% ไปเป็น 102.5%<sup>1</sup> แม้ว่าปัจจุบันสหรัฐฯ มีการนำเข้า BEV จากจีนในสัดส่วนที่น้อยเพียง 2% ของมูลค่าการนำเข้า BEV ของสหรัฐฯ ในปี 2566 เท่านั้น (รูปที่ 1) อย่างไรก็ตาม ค่ารถสหรัฐฯ กำลังประสบภาวะยากลำบากและขาดทุนในการทำตลาด BEV สะท้อนจากในช่วงไตรมาสแรก 2567 ตลาด BEV สหรัฐฯ หดตัวกว่า 15.2% เมื่อเทียบกับไตรมาสก่อนหน้า

<sup>1</sup> ภาษีที่ถูกปรับเพิ่มในครั้งนี้อยู่ภายใต้กฎหมายการค้ามาตรา 301 ซึ่งเป็นภาษีส่วนเพิ่มจากกรอบปกติ (MFN) ที่อยู่ในอัตรา 2.5% สำหรับ BEV

รูปที่ 1 สัดส่วนมูลค่าการนำเข้า BEV ของสหรัฐฯจาก 5 ประเทศหลัก



ที่มา : ศูนย์วิจัยกสิกรไทยรวบรวมจาก Trademap (ประเทศอื่นรวมกันมีสัดส่วนไม่ถึง 0.5%)

ศูนย์วิจัยกสิกรไทย มองว่า การปรับขึ้นภาษีนำเข้า BEV จากจีนในครั้งนี้น่าจะมาจาก 3 ปัจจัยสำคัญ

- 1) การหวังผลทางการเมืองในเวทีเลือกตั้งประธานาธิบดีสหรัฐฯ ที่จะเกิดขึ้นปลายปีนี้ โดยเฉพาะในรัฐที่เป็น Swing State อย่างจอร์เจีย แอริโซนา เนวาดา และมิชิแกน ซึ่งเป็นรัฐที่กำลังมีการลงทุนห่วงโซ่อุปทาน BEV ภายใต้เงินสนับสนุนจากกฎหมายการลดเงินเฟ้อ (Inflation Reduction Act) ของสหรัฐฯ
- 2) เป็นการสกัดกั้นแผนการทำตลาด BEV ของค่ายจีน โดยเฉพาะก่อนผลการตัดสินมาตรการเก็บภาษี BEV จีนของ EU แม้ปัจจุบันค่ายรถจีนส่วนใหญ่ยังแทบไม่มีการทำตลาดในสหรัฐฯ แต่การเร่งทำตลาดโลกของหลายค่ายรถจีนหลังการชะลอตัวของตลาด BEV จีน ทำให้การเข้าสู่ตลาดสหรัฐฯ น่าจะเกิดขึ้นในระยะเวลาที่ไม่ไกลนัก โดยเฉพาะอย่างยิ่งหาก EU ขึ้นภาษีนำเข้า BEV จีน จากกรณีสืบสวนการได้รับการอุดหนุนจากรัฐบาลจีน ซึ่งจะประกาศผลในช่วงพฤศจิกายนปีนี้ (ทาง EU อาจจะเริ่มใช้มาตรการเก็บภาษีชั่วคราวตั้งแต่ช่วงเดือนกรกฎาคม) ทำให้ค่าย BEV จีนอาจจำเป็นต้องเร่งหาตลาดทดแทน โดยการขยายตลาด BEV สู่อเมริกา
- 3) การปกป้องผลกระทบต่ออุตสาหกรรมรถยนต์สหรัฐฯ จากการแข่งขันด้านราคาที่รุนแรงขึ้น จากแนวทางบุกตลาดของค่ายรถจีนที่มักใช้กลยุทธ์ด้านราคา ทำให้เกิดการแข่งขันด้านราคาในตลาดรถยนต์ในหลายประเทศ เช่น จีน ไทย และ EU เป็นต้น สร้างแรงกดดันต่ออัตรากำไรของค่ายรถสัญชาติ

อื่น เช่น สหรัฐฯ เยอรมนี และญี่ปุ่น ซึ่งส่วนใหญ่ยังคงเป็นรองเงินด้านต้นทุนการผลิต

**การปรับขึ้นภาษีนำเข้า BEV จากจีนน่าจะเป็นตัวเร่งให้ผู้ผลิต BEV จีนเข้าไปลงทุนในเม็กซิโกเพื่อส่งออกไปยังสหรัฐฯ มากขึ้น** การส่งออกจากเม็กซิโกไปสหรัฐฯ แม้จะมีสิทธิพิเศษทางภาษีภายใต้ข้อตกลงการค้า USMCA แต่เงื่อนไขที่เข้มงวดเกี่ยวกับแหล่งกำเนิดสินค้า ที่กำหนดให้สัดส่วนมูลค่าชิ้นส่วนที่ต้องผลิตในสหรัฐฯ เม็กซิโก และแคนาดา รวมกันสูงถึง 75% ทำให้ในระยะเฉพาะหน้า ค่ารถยนต์ในเม็กซิโกน่าจะเลือกนำเข้าชิ้นส่วนจากจีนเพื่อประกอบและส่งออกไปสหรัฐฯ ภายใต้อัตราภาษีในกรอบปกติ (MFN) ที่อยู่ในระดับต่ำเพียง 2.5% แทน อย่างไรก็ตาม ในระยะถัดไป คงต้องติดตามความเป็นไปได้ที่สหรัฐฯ อาจจะออกมาตรการตอบโต้ต่อแนวทางดังกล่าว เช่น ขึ้นภาษีนำเข้า BEV จากเม็กซิโกในกรอบปกติ เป็นต้น

**กรณีสหรัฐฯ ขึ้นภาษีนำเข้า BEV จีน น่าจะส่งผลสืบเนื่องต่อไทยในวงจำกัด** แม้ว่าในปี 2024 ค่ารถยนต์บางค่ายจะเริ่มทยอยผลิต BEV ในไทย แต่กำลังการผลิตส่วนใหญ่น่าจะจะเป็นไปเพื่อตอบสนองความต้องการในประเทศเป็นหลัก ประกอบกับค่ายรถยนต์ยังคงไม่เริ่มทำตลาดในสหรัฐฯ ทำให้ไทยน่าจะได้รับอานิสงส์ส่งออก BEV ไปสหรัฐฯ ในวงจำกัด **ในอีกด้านหนึ่ง ผลกระทบจากการดำเนินกลยุทธ์ราคาของค่ายรถยนต์อาจจะเข้มข้นขึ้น** หาก EU ดำเนินการขึ้นภาษีนำเข้า BEV จากจีน ขณะที่ต้องเผชิญภาษีนำเข้าที่สูงของสหรัฐฯ ทำให้ค่ายรถยนต์จำเป็นต้องหาตลาดส่งออกอื่นทดแทนซึ่งรวมถึงไทย ดังนั้น การแข่งขันด้านราคาในตลาด BEV จะยังมีแนวโน้มสูงขึ้นอีกในระยะข้างหน้า

**Disclaimers** รายงานวิจัยนี้จัดทำโดย บริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด (KResearch) เพื่อเผยแพร่เป็นการทั่วไป โดยอาศัยแหล่งข้อมูลสาธารณะ หรือ ข้อมูลที่เชื่อว่ามีความน่าเชื่อถือที่ปรากฏขณะจัดทำ ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้ในแต่ละขณะเวลา ทั้งนี้ KResearch มีอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ ความเหมาะสม ความครบถ้วนสมบูรณ์ หรือความเป็นปัจจุบันของข้อมูลดังกล่าว และไม่ได้มีวัตถุประสงค์เพื่อชี้ชวน เสนอแนะ ให้คำแนะนำ หรือจูงใจในการตัดสินใจเพื่อดำเนินการใดๆ แต่อย่างใด ดังนั้น ท่านควรศึกษาข้อมูลด้วยความระมัดระวังและใช้วิจารณญาณอย่างรอบคอบก่อนตัดสินใจใดๆ KResearch จะไม่รับผิดชอบในเสียหายใดที่เกิดขึ้นจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว

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)