

ประเด็น เศรษฐกิจ ฉบับที่ C13	5 ก.พ. 68	วิทยาลัยการทัพบก
ประเด็น ความต้องการ EV ลดลงของสหรัฐฯ	BYD ผู้ส่งออกรถไฟฟ้ารายใหญ่ของโลก กับผลกระทบจากนโยบายทรัมป์	
ประเด็นสำคัญ	<ul style="list-style-type: none"> - ความสำเร็จของ BYD ในอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า - การสนับสนุนจากรัฐบาลจีน - ผลกระทบต่อ BYD เมื่อความต้องการ EV ในสหรัฐฯ ลดลง - ผลกระทบต่อประเทศไทย - แนวทางรับมือของไทยเมื่อความต้องการ EV ในสหรัฐฯ ลดลง 	

ความสำเร็จของ BYD : บริษัทจีนแห่งนี้มีบทบาทสำคัญในอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า (EV) ระดับโลก BYD ก้าวขึ้นมาเป็นผู้ผลิต EV รายใหญ่ที่สุดของโลกในแง่ยอดขาย รวมถึงเป็นผู้นำในอุตสาหกรรมแบตเตอรี่สำหรับยานยนต์ไฟฟ้า แม้ว่า Tesla ยังคงครองตลาดระดับพรีเมียม แต่ BYD มุ่งเน้นไปที่กลุ่มรถยนต์ราคาจับต้องได้และขยายตลาดไปยังภาคขนส่งสาธารณะ เช่น รถบัสและแท็กซี่ไฟฟ้า

BYD ก่อตั้งขึ้นในปี 1995 โดย Wang Chuanfu นักเคมีชาวจีน โดยเริ่มต้นจากการผลิตแบตเตอรี่ ลิเทียมไอออนสำหรับโทรศัพท์มือถือ ก่อนจะเข้าสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ในปี 2003 ผ่านการเข้าซื้อกิจการของ Chinchu ผู้ผลิตรถยนต์สัญชาติจีน แม้จะไม่มีประสบการณ์ด้านการผลิตรถยนต์มาก่อน แต่ Wang มองเห็นศักยภาพในการผสมผสานเทคโนโลยีแบตเตอรี่เข้ากับยานยนต์ ทำให้ BYD กลายเป็นหนึ่งในบริษัทแรก ๆ ที่พัฒนา EV อย่างจริงจัง



มีรายงานว่าในปี 2017 Apple ได้ร่วมมือกับ BYD ในการพัฒนาเซลล์แบตเตอรี่ลิเทียมเหล็กฟอสเฟต (LFP) ซึ่งเทคโนโลยีนี้ได้กลายมาเป็นพื้นฐานของแบตเตอรี่ Blade ที่ใช้ในรถยนต์ BYD รุ่นปัจจุบัน แม้ว่าโครงการนี้จะไม่ได้รับการยืนยันอย่างเป็นทางการ แต่การพัฒนาเทคโนโลยีแบตเตอรี่ร่วมกันอาจเป็นก้าวสำคัญในการพัฒนาเทคโนโลยีรถยนต์ไฟฟ้าในอนาคต

ในปี 2023 BYD ได้กลายเป็นผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้ารายใหญ่ที่สุดของโลก โดยมียอดขายรถยนต์ไฟฟ้าทั้งหมดกว่า 3.02 ล้านคัน เพิ่มขึ้นถึง 61.9% จากปีก่อนหน้า ความสำเร็จนี้ส่วนหนึ่งมาจากการที่ BYD ผลิตแบตเตอรี่และยานยนต์ภายในบริษัทเอง ทำให้สามารถควบคุมต้นทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพ



การสนับสนุนจากรัฐบาลจีน : รัฐบาลมีบทบาทสำคัญในการเติบโตของ BYD โดยในปี 2014 รัฐบาลให้เงินอุดหนุนสำหรับผู้ผลิตและผู้ซื้อ EV พร้อมกำหนดให้ผู้ผลิตรถยนต์ต้องมีสัดส่วน EV ในไลน์ผลิตภัณฑ์ นโยบายเหล่านี้ช่วยกระตุ้นยอดขายของ BYD

อย่างมาก ในปี 2015 BYD เปิดตัว SUV ปลั๊กอินไฮบริด ซึ่งกลายเป็นหนึ่งใน SUV ไฟฟ้าที่ขายดีที่สุดในจีน และภายในปี 2016 รถโดยสารไฟฟ้าของ BYD ถูกใช้งานกว่า 200 เมืองทั่วโลก

นโยบาย “คืนความยิ่งใหญ่ให้พลังงานดั้งเดิม” ตั้งแต่วันแรกที่เข้ารับตำแหน่งประธานาธิบดี โดนัลด์ ทรัมป์ ลงนามคำสั่งฝ่ายบริหารหลายฉบับเพื่อปลดล็อกและ ยกเลิกกฎหมายของอดีตประธานาธิบดีโอบามา เช่น ยกเลิกข้อตกลง สีเขียว (Green New Deal) ถอนตัวจากข้อตกลงปารีส และ เดินหน้าสนับสนุนการขุดเจาะน้ำมันและอุตสาหกรรมเชื้อเพลิง ฟอสซิล พร้อมผลักดันนโยบาย "Unleashing American Energy" เพื่อฟื้นฟูอุตสาหกรรมเชื้อเพลิงฟอสซิล



“สหรัฐอเมริกาปริมาณน้ำมันและก๊าซมากที่สุดในประเทศใด ๆ ในโลก และเราจะใช้มัน สิ่งนี้ไม่ เพียงแต่จะช่วยลดต้นทุนของสินค้าและบริการเกือบทั้งหมดเท่านั้น แต่จะทำให้สหรัฐอเมริกาเป็น มหาอำนาจด้านการผลิตและเป็นเมืองหลวงของโลกด้านปัญญาประดิษฐ์ (AI) และคริปโต” ทรัมป์กล่าว

ผลกระทบต่อ BYD เมื่อความต้องการ EV ในสหรัฐฯ ลดลง หากสหรัฐฯ ชะลอการสนับสนุน EV BYD อาจต้องมุ่งเน้นตลาดจีน ยุโรป และเอเชียมากขึ้น เนื่องจากภูมิภาคเหล่านี้ยังคงมีนโยบายส่งเสริมการใช้ EV อย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม หากอดีตประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ กลับมาใช้มาตรการขึ้นภาษีนำเข้า สินค้าจากจีน BYD อาจเผชิญต้นทุนที่สูงขึ้นในการส่งออก EV ไปยังสหรัฐฯ เพื่อลดผลกระทบจากต้นทุนที่ เพิ่มขึ้น บริษัทอาจใช้กลยุทธ์ตั้งโรงงานผลิตในประเทศที่ไม่มีมาตรการภาษีสูง เช่น เม็กซิโก นอกจากนี้ หาก รัฐบาลสหรัฐฯ ภายใต้การนำของทรัมป์ผลักดันการผลิตเชื้อเพลิงฟอสซิล ราคาน้ำมันที่ลดลงอาจทำให้ ผู้บริโภคมีแรงจูงใจน้อยลงในการเปลี่ยนมาใช้ EV ส่งผลให้ตลาด EV ในสหรัฐฯ ชะลอตัวลงยิ่งขึ้น ในด้าน ชีพพลายเช่น มาตรการลดการสนับสนุนพลังงานสะอาดของสหรัฐฯ อาจทำให้การลงทุนในเทคโนโลยี แบตเตอรี่ชะลอตัว ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อแผนขยายธุรกิจของ BYD ในภูมิภาคนี้ โดยบริษัทอาจต้องพึ่งพา ห่วงโซ่อุปทานจากจีนและประเทศอื่น ๆ มากขึ้นเพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขัน

ผลกระทบต่อประเทศไทย ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์ที่สำคัญในภูมิภาคอาเซียน โดยเฉพาะในตลาดรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) และ EV ที่กำลังจะได้รับการลงทุนมากขึ้นใน อนาคต เมื่อทรัมป์ดำเนินนโยบายสนับสนุนพลังงานฟอสซิลและยกเลิกมาตรการส่งเสริม EV ตามที่ประกาศ ไว้จะส่งผลกระทบต่อทั้งเชิงบวกและลบ



ด้านผลกระทบเชิงบวก: หากสหรัฐฯ ให้การสนับสนุน อุตสาหกรรมรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์สันดาป ภายใน (ICE) เช่น การลดมาตรการจูงใจ EV และสนับสนุนเชื้อเพลิงฟอสซิล ไทยอาจยังคงสามารถรักษาตลาดส่งออกเครื่องยนต์ ICE ภายในช่วง 3-5 ปีข้างหน้า ก่อนที่แนวโน้มของ EV จะกลับมา เด็บโต หรือกฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อมจะเข้มงวดขึ้นอีกครั้ง

ด้านผลกระทบเชิงลบ: หากตลาด EV ในสหรัฐฯ ชะลอตัว อาจส่งผลกระทบต่อ การส่งออก EV และ ชิ้นส่วนจากไทย โดยเฉพาะหากไทยต้องการเป็นฐานการผลิต EV สำหรับตลาดโลก

แนวทางรับมือของไทยเมื่อความต้องการ EV ในสหรัฐฯ ลดลง

1. การกระจายตลาดและลดการพึ่งพาทลาดสหรัฐฯ โดยขยายตลาดส่งออกไปยังภูมิภาคที่มี แนวโน้มเติบโต โดยมุ่งเน้นการค้ากับจีนและยุโรป ซึ่งเป็นตลาดที่ยังคงมีนโยบายสนับสนุน EV อย่าง ต่อเนื่อง ผลักดันให้ไทยเป็นศูนย์กลางการผลิต EV สำหรับอาเซียน โดยร่วมเจรจา กับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อกำหนดมาตรฐานการผลิตร่วมกัน รวมทั้งศึกษาตลาดใหม่ เช่น ลาตินอเมริกา ตะวันออกกลาง และ แอฟริกา ที่เริ่มให้ความสำคัญกับพลังงานสะอาด

2. พัฒนาอุตสาหกรรม EV ภายในประเทศ โดยกระตุ้นการใช้ EV ภายในประเทศผ่านมาตรการ ทางภาษี เช่น ลดภาษีสรรพสามิต และเพิ่มเงินอุดหนุนการซื้อ EV และสนับสนุนการใช้ EV ในระบบขนส่ง สาธารณะ โดยเรียนรู้จากประเทศเยอรมนีที่ให้เงินสนับสนุนผู้ประกอบการขนส่งที่เปลี่ยนไปใช้ EV ทั้งนี้ รัฐบาลควรเป็นผู้ซื้อรายใหญ่ โดยเปลี่ยนยานพาหนะราชการเป็น EV ซึ่งเป็นแนวทางเดียวกับที่จีนและ ยุโรปใช้ในการผลักดันตลาด EV

3. การพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนและเทคโนโลยี EV โดยการลงทุนในเทคโนโลยีแบตเตอรี่และ ชิ้นส่วนสำคัญ โดยพัฒนาอุตสาหกรรมผลิตแบตเตอรี่ภายในประเทศโดยดึงดูดการลงทุนจากผู้ผลิตชั้นนำ เช่น CATL และ LG Chem และสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาแบตเตอรี่ลิเธียมไอออนและโซลิดสเตต (Solid-state Battery) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของอุตสาหกรรมภายในประเทศ

4. เน้นการสร้างพันธมิตรระดับสากล บริษัทไทยควร ร่วมมือกับผู้ผลิต EV รายใหญ่ เช่น BYD Tesla Volkswagen และ Hyundai เพื่อตั้งโรงงานผลิตและประกอบ EV ในไทย โดยใช้โมเดลของอินโดนีเซียที่สามารถดึงดูดการลงทุนจาก ผู้ผลิตแบตเตอรี่รายใหญ่ให้มาตั้งฐานการผลิตในประเทศ



5. ปรับตัวตามนโยบายของประเทศอื่น ๆ ศึกษาและปรับใช้แนวทางจากจีน ยุโรป และตลาดเกิดใหม่ เรียนรู้จากนโยบายสนับสนุน EV ของจีน เช่น การให้เงินอุดหนุนแก่ผู้ซื้อ EV และการพัฒนาแบตเตอรี่ที่ สามารถรีไซเคิลได้ หรือใช้แนวทางของยุโรปที่กำหนดให้บริษัทรถยนต์ต้องลดการปล่อยคาร์บอน โดยให้ สิทธิประโยชน์แก่บริษัทที่ลดคาร์บอนได้มากที่สุด รวมทั้งศึกษาตลาดเกิดใหม่ เช่น อินเดีย และประเทศ ในอเมริกาใต้ ที่เริ่มออกนโยบายสนับสนุน EV

6. สร้างมาตรฐานการผลิต EV ของไทยให้เทียบเท่าสากล ใช้แนวทางของญี่ปุ่นในการกำหนด มาตรฐานความปลอดภัยของ EV เพื่อให้สามารถแข่งขันในตลาดโลกและร่วมมือกับยุโรปเพื่อผลักดัน มาตรฐานแบตเตอรี่ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ลดปัญหาการทิ้งของเสียอุตสาหกรรม

การลดลงของความต้องการ EV ในสหรัฐฯ อาจส่งผลกระทบต่อ การส่งออกของไทย ดังนั้น ประเทศไทยควรมุ่งเน้นการกระจายตลาดไปยังภูมิภาคที่มีศักยภาพ สนับสนุนการใช้ EV ในประเทศ และพัฒนา

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนและแบตเตอรี่ที่สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล หากดำเนินนโยบายเหล่านี้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไทยอาจกลายเป็นศูนย์กลางการผลิต EV และขึ้นส่วนในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งจะช่วยเสริมความแข็งแกร่งให้กับเศรษฐกิจไทยในระยะยาว

พ.อ.หญิง นवलสมร จรวงษ์

อจ.กก.วทบ.

แหล่งอ้างอิง

- 1.[Behind Asia]. (2024, October 20). [How China's BYD Became the King of Electric Vehicles] [วิดีโอ]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=IlxIG62UbPk>
2. Reuters. (2025, January 21). Trump revokes Biden order that set 50% EV target by 2030. *Reuters*. <https://www.shorturl.asia/3NA2V>
- 3.กองบรรณาธิการ. (2568, 24 มกราคม). ทรัมป์ ส่งสาร 5 เรื่องสำคัญ บนเวที World Economic Forum เดินเกมภาษี คีนซีพสหรัฐอเมริกา เป็นฐานการผลิตโลก. *ไทยรัฐออนไลน์*. สืบค้นจาก https://www.thairath.co.th/money/economics/world_econ/2837998
4. Mueanmart, A. (2025, January 23). โด널ด์ ทรัมป์ ลั่น! เตรียมล้มกฎหมายรถยนต์ไฟฟ้าของไบเดน ซี่ 'ไร้สาระ' และไม่จำเป็น! *Salika*. <https://www.shorturl.asia/wDBoJ>