

ก้าวทันนโยบายรอบโลก



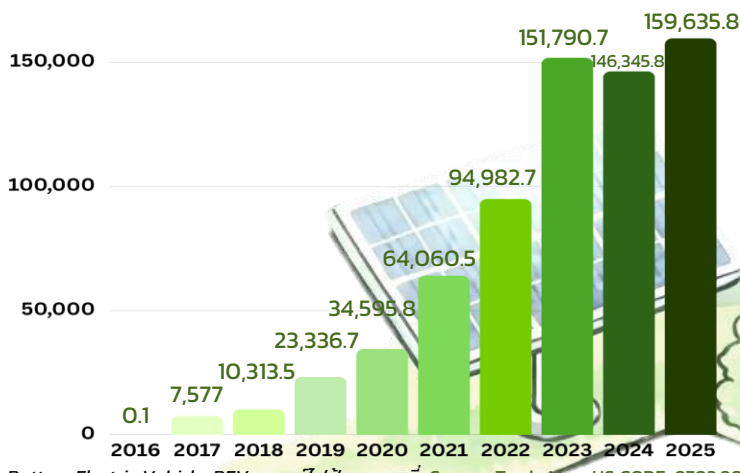
EV ไทยจะไปไกลแค่ไหน? เมื่ออุปสงค์เร่งตัว พลิกไทยจากผู้นำเข้าสู่ผู้ผลิตในภูมิภาค

ไทยกำลังเดินตามเส้นทางของหลายประเทศ ที่เริ่มจากการสร้างตลาดผ่านการนำเข้าและมาตรการสนับสนุนที่เข้มข้น เพื่อขยายขนาดตลาดให้เพียงพอในการดึงดูดฐานการผลิตจากทั่วโลก ทำให้ไทยอยู่ในจุดเปลี่ยนสำคัญ จากบทบาท "ตลาดนำเข้า" สู่ผู้เล่นในอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ โดยมาตรการ "รถเก่าแลกรถใหม่" อาจเป็นแรงส่งสำคัญในการเร่งการเชื่อมโยงไทยเข้าสู่ห่วงโซ่อุตสาหกรรมยานยนต์โลกมากขึ้น

Market Snapshot

Global import value of BEV cars, 2016–2025

ล้านดอลลาร์สหรัฐ
200,000



Battery Electric Vehicle: BEV รถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ Source: Trade Map HS CODE 8703.80

• การนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าของโลกเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดด จาก 0.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2016 เป็น 159,635.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2025 และในช่วงปี 2021–2025 อัตราการเติบโตเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 25.6 ต่อปี เนื่องจาก หลายประเทศเร่งออกมาตรการสนับสนุน EV ทั้งเงินอุดหนุน การลดภาษี และเป้าหมายด้านสิ่งแวดล้อม ส่งผลให้การค้า EV โลกขยายตัวอย่างรวดเร็ว และผลักดันให้ EV เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมสำคัญของโลก ท่ามกลางการแข่งขันด้านการลงทุน เทคโนโลยี และ supply chain ที่เข้มข้นมากขึ้น

Thailand's import value of BEV cars, 2021–2025

ล้านดอลลาร์สหรัฐ
3,000



Source: Trade Map HS CODE 8703.80



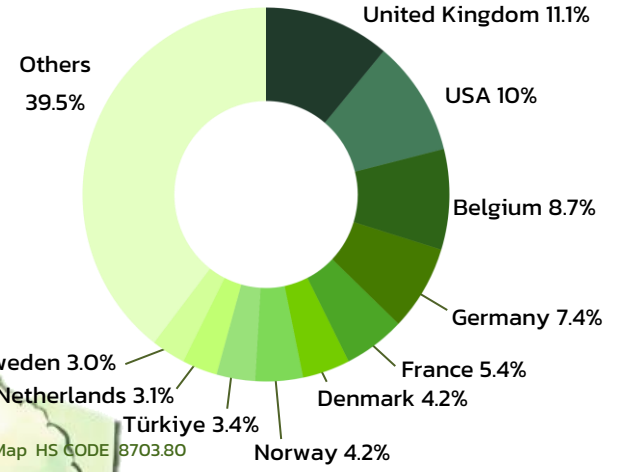
20 ล้านคัน
ยอดขาย EV ทั่วโลก

Source: IEA Global EV Outlook 2025 (forecast data)



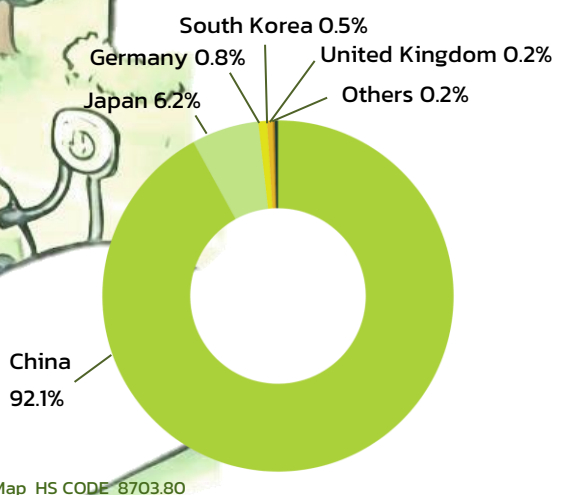
25%
สัดส่วน EV คิดเป็น 1 ใน 4 ของรถใหม่ทั่วโลก

Major Importers of BEV Cars, 2025



Source: Trade Map HS CODE 8703.80

Major Sources of Thailand's BEV Imports, 2025



Source: Trade Map HS CODE 8703.80

ตลาด EV ไทยช่วงเริ่มต้นขับเคลื่อนผ่านการนำเข้าเป็นหลัก โดยเฉพาะจากจีนที่มีความได้เปรียบด้านต้นทุน เทคโนโลยี และกำลังการผลิตขนาดใหญ่ ขณะเดียวกัน การเข้ามาของรถยนต์ไฟฟ้าจากจีนยังมีบทบาทสำคัญต่อการเร่งการรับรู้และการยอมรับ EV ของผู้บริโภคไทยในระยะเริ่มต้น ส่งผลให้ตลาด EV ภายในประเทศขยายตัวได้รวดเร็วมากขึ้น

From EV Demand to Production Hub

ไทยมีฐานการผลิตยานยนต์และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนขนาดใหญ่ ซึ่งสามารถต่อยอดสู่การผลิตรถยนต์ไฟฟ้าได้ในหลายส่วนของห่วงโซ่อุปทาน ขณะเดียวกัน การเติบโตของตลาด EV กำลังเปิดโอกาสใหม่ทั้งด้านแบตเตอรี่ สถานีชาร์จ และบริการหลังการขาย ซึ่งอาจเป็นจุดเร่งสำคัญให้อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยก้าวสู่ ecosystem ยานยนต์สมัยใหม่ในระยะยาว



ระดับการรับรู้ EV ในประเทศ อยู่ในช่วงเริ่มต้น



การนำเข้า EV จากต่างประเทศ เป็นกลไกเริ่มต้นของตลาด



ตลาดเริ่มมีความคุ้นเคยและเกิดการเปิดรับของผู้บริโภค



ความต้องการในประเทศขยายตัวต่อเนื่อง



การลงทุนและอุตสาหกรรมในประเทศขยายตัว



ไทยกำลังพัฒนาไปสู่ศูนย์กลางการผลิตและส่งออก EV ของภูมิภาค

ก้าวทันนโยบายรอบโลก

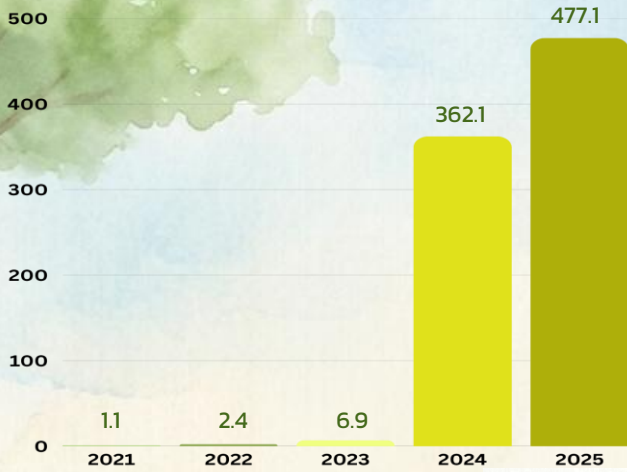
EV ไทยจะไปไกลแค่ไหน? เมื่ออุปสงค์เร่งตัว พลิกไทยจากผู้นำเข้า สู่ผู้ผลิตในภูมิภาค



TPSO
สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า
Trade Policy and Strategy Office

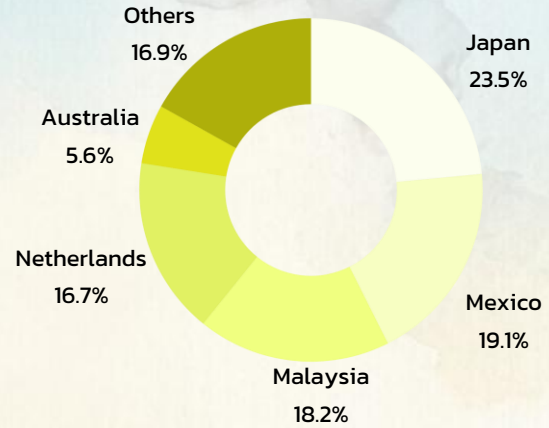
Thailand's export value of BEV cars, 2021-2025

ล้านดอลลาร์สหรัฐ



Source: Trade Map HS CODE 8703.80

Thailand's Export Market Dependency 2025

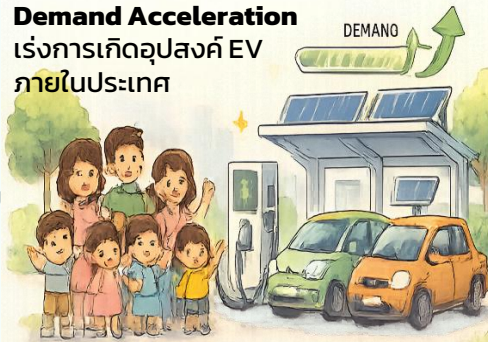


Source: Trade Map HS CODE 8703.80

4 มิติ

มาตรการ EV 35 (ปี 2024 – 2027) มุ่งเน้นยกระดับการผลิตในประเทศ ขณะที่ นโยบาย “รถเก่าแลกรถใหม่” อาจเป็นกลไกสำคัญในการเร่งอุปสงค์รถยนต์ไฟฟ้า และผลักดันการปรับตัวของซัพพลายเชนยานยนต์ไทย ใน 4 มิติ พร้อมทั้งยังช่วยลดจำนวนรถยนต์เก่าที่ปล่อยมลพิษสูง ลดแรงกดดันด้านสิ่งแวดล้อม สอดคล้องกับมาตรฐานความยั่งยืนของตลาดโลก ซึ่งกำลังกลายเป็นเงื่อนไขสำคัญของการค้า และการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่

Demand Acceleration
เร่งการเกิดอุปสงค์ EV ภายในประเทศ

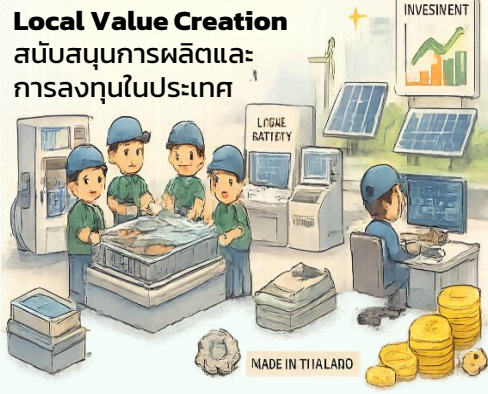


Industrial Transition

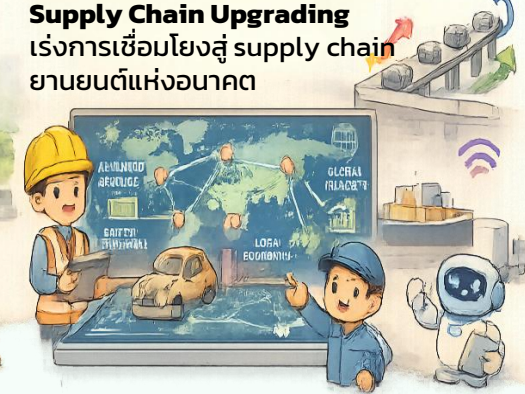
ช่วยประคองอุตสาหกรรมยานยนต์เดิมในช่วงเปลี่ยนผ่าน



Local Value Creation
สนับสนุนการผลิตและการลงทุนในประเทศ



Supply Chain Upgrading
เร่งการเชื่อมโยงสู่ supply chain ยานยนต์แห่งอนาคต



หากอุปสงค์ EV ภายในประเทศเติบโตต่อเนื่องจนมีขนาดตลาดใหญ่เพียงพอ ไทยอาจไม่ได้เป็นเพียงฐานประกอบรถยนต์อีกต่อไป แต่จะก้าวสู่ศูนย์กลางการผลิตชิ้นส่วน EV มูลค่าสูงของภูมิภาค รองรับการผลิตโครงสร้าง supply chain โลกที่กำลังกระจายฐานการผลิตออกจากจีนสู่เอเชียมากขึ้น

Countries Accelerating EV Demand

UNITED KINGDOM

สหราชอาณาจักรเป็นประเทศผู้นำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าที่มีมูลค่าสูงที่สุดในโลกในปี 2025 มูลค่านำเข้ากว่า 17,720.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐภายใต้ นโยบายผลักดันยานยนต์ปล่อยมลพิษต่ำอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะมาตรการ Zero Emission Vehicle Mandate ที่กำหนดสัดส่วนการจำหน่ายรถยนต์ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์เพิ่มขึ้นทุกปี ควบคู่กับเป้าหมายยุติการจำหน่ายรถยนต์ใช้น้ำมันภายในปี 2035 ส่งผลให้ ยอดจดทะเบียน BEV ในปี 2025 มีสัดส่วนมากกว่า 23% ของตลาดรถยนต์ใหม่ทั้งหมด การเติบโตดังกล่าวยังเร่งการลงทุนในสถานีชาร์จ บริการพลังงาน และ ecosystem EV ที่กำลังกลายเป็นส่วนสำคัญของอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่

UNITED STATES

สหรัฐอเมริกาเป็นประเทศผู้นำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าอันดับ 2 ของโลกในปี 2025 ด้วยมูลค่านำเข้า 15,992.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ มาจากนโยบายสนับสนุน EV ที่ดำเนินการอย่างต่อเนื่องในระดับมลรัฐ อาทิ ในปี 2019 มีโครงการ Clean Cars 4 All ภายใต้มาตรการ “รถเก่าแลกรถใหม่” และในปี 2021 โครงการ Driving Clean Assistance ภายใต้มาตรการให้เงินสนับสนุนของรัฐแคลิฟอร์เนีย ซึ่งสนับสนุนให้ประชาชนเปลี่ยนมาใช้รถยนต์ไฟฟ้ามากขึ้น ส่งผลให้รถยนต์ไฟฟ้ามีสัดส่วน 9.6% ของยอดขายรถยนต์ในปี 2025 และมีส่วนดึงดูดการลงทุนในอุตสาหกรรมแบตเตอรี่และชิ้นส่วน EV ภายในประเทศ

BELGIUM

เบลเยียมเป็นประเทศผู้นำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าที่มีมูลค่าสูงเป็นอันดับ 3 ของโลกในปี 2025 โดยมีมูลค่าการนำเข้ากว่า 13,940.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ภายใต้ นโยบายภาครัฐที่ส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าทั้งในภาคครัวเรือนและภาคธุรกิจ ผ่านสิทธิประโยชน์ด้านภาษีและมาตรการสนับสนุนในหลายรูปแบบ อาทิ การยกเว้นค่าธรรมเนียมการจดทะเบียน การให้สิทธิหักลดหย่อนภาษีสำหรับนิติบุคคลที่ใช้รถยนต์ไฟฟ้า ตลอดจนการสนับสนุนการติดตั้งอุปกรณ์ชาร์จและการใช้รถยนต์ไฟฟ้าเพื่อการขนส่งสินค้าในธุรกิจขนาดย่อม ซึ่งมีส่วนเร่งการเปลี่ยนผ่านสู่การใช้รถยนต์ไฟฟ้าในภาคธุรกิจและการขนส่งมากขึ้น

Countries Building EV Supply Chain

CHINA

จีนเป็นผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้า รายใหญ่ที่สุดของโลก โดยในปี 2024 จีนผลิต EV จำนวน 12.4 ล้านคัน คิดเป็นกว่าร้อยละ 70 ของการผลิต EV ทั่วโลก เนื่องจากข้อได้เปรียบเชิงโครงสร้าง 3 ประการ ได้แก่ (1) **นโยบายภาครัฐ** ที่สนับสนุนอย่างต่อเนื่อง ทั้งการอุดหนุนการซื้อรถยนต์ไฟฟ้าและการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานสถานีชาร์จทั่วประเทศ (2) **การพัฒนาเทคโนโลยี** อย่างเป็นระบบ โดยเฉพาะด้านแบตเตอรี่และระบบควบคุมอิเล็กทรอนิกส์ ส่งผลให้จีนมีห่วงโซ่อุตสาหกรรมแบตเตอรี่ที่ครบวงจร และ (3) **ตลาดภายในประเทศขนาดใหญ่** ซึ่งช่วยสนับสนุนอุปสงค์ในประเทศ เอื้อต่อการผลิตจำนวนมาก และทำให้ผู้ผลิตจีนสามารถลดต้นทุนต่อหน่วยได้เร็วกว่าหลายประเทศ

SOUTH KOREA

เกาหลีใต้เป็นผู้เล่นสำคัญในอุตสาหกรรมรถยนต์ไฟฟ้าของโลก จากความได้เปรียบด้านเทคโนโลยีและอุตสาหกรรม โดยเฉพาะในห่วงโซ่มูลค่าแบตเตอรี่ โดยในปี 2024 บริษัทเกาหลีใต้ครองกำลังการผลิตแบตเตอรี่นอกประเทศจีนกว่าร้อยละ 55 สะท้อนถึง **ความแข็งแกร่งของอุตสาหกรรมแบตเตอรี่** โดยเฉพาะแบตเตอรี่กลุ่ม NMC (Nickel Manganese Cobalt) นอกจากนี้ **โครงสร้างอุตสาหกรรมส่งออกที่เชื่อมโยงยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ และแบตเตอรี่เข้าด้วยกัน** ยังเอื้อให้เกาหลีใต้ต่อยอดจากฐานการผลิตเดิมสู่ EV ได้อย่างรวดเร็ว และขยายบทบาทในตลาดโลกผ่านการลงทุนผลิตแบตเตอรี่ในสหรัฐฯ และยุโรปอย่างต่อเนื่อง

JAPAN

ปัจจุบันญี่ปุ่นยังไม่ใช่ผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้า รายใหญ่ที่สุดของโลก แต่ยังมีศักยภาพสูงที่จะก้าวสู่ความเป็นผู้นำในอนาคต จากความแข็งแกร่งในห่วงโซ่มูลค่า EV โดยเฉพาะ **ด้านแบตเตอรี่และชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์** ในปี 2024 ผู้ผลิตญี่ปุ่นสามารถรองรับความต้องการแบตเตอรี่ EV ของโลกได้เกือบร้อยละ 7 ขณะเดียวกัน ญี่ปุ่นยังมีฐานอุตสาหกรรมยานยนต์ขนาดใหญ่ที่สามารถผลิตรถยนต์รวม 8.23 ล้านคัน และส่งออก 4.22 ล้านคัน ในปี 2024 ซึ่งช่วยสนับสนุนเครือข่ายผู้ผลิตชิ้นส่วนและเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับ EV ให้มีความแข็งแกร่ง ทำให้ญี่ปุ่นยังคงเป็น supplier สำคัญของอุตสาหกรรม EV โลก และมีศักยภาพต่อยอดสู่บทบาทที่สูงขึ้นในระยะต่อไป

“CALL TO ACTION”

GOVERNMENT

- ผลักดันมาตรการสนับสนุนการใช้รถยนต์ไฟฟ้า** โดยกำหนดเงื่อนไขและสิทธิประโยชน์ที่จูงใจให้ผู้บริโภคหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้ามากขึ้น เพื่อกระตุ้นอุปสงค์ภายในประเทศ เร่งการเปลี่ยนผ่านสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า ให้สอดคล้องกับเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและเป้าหมาย Net Zero ของไทย
- สนับสนุนมาตรการทางการเงิน/มาตรการทางภาษีเพื่อดึงดูด FDI ในห่วงโซ่การผลิตรถยนต์ไฟฟ้า** โดยเฉพาะการผลิตแบตเตอรี่มอเตอร์ไฟฟ้า และระบบควบคุม เพื่อยกระดับฐานการผลิตไทย พร้อมทั้งกำหนดเงื่อนไขให้มีการถ่ายทอดองค์ความรู้ เทคโนโลยี และนวัตกรรมสู่แรงงานไทยและผู้ประกอบการภายในประเทศ
- ควรกำหนดเงื่อนไข Local Content สำหรับผู้ได้รับสิทธิประโยชน์จากภาครัฐ** โดยกำหนดสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ ให้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพื่อส่งเสริมการสร้างมูลค่าเพิ่มภายในประเทศ พัฒนาผู้ประกอบการไทยในห่วงโซ่อุปทาน และลดการพึ่งพาการนำเข้าชิ้นส่วนจากต่างประเทศ

BUSINESS SECTOR

- ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์แบบดั้งเดิมควรเร่งปรับสายการผลิตและพัฒนาศักยภาพบุคลากรให้สอดคล้องกับมาตรฐานชิ้นส่วน EV** โดยเร่ง Upskill และ Reskill แรงงานไทย รวมทั้งลงทุนในเครื่องจักรและกระบวนการผลิตที่รองรับความต้องการของอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทย
- ผู้ประกอบการควรเร่งยกระดับโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการขยายตัวของอุปสงค์รถยนต์ไฟฟ้าภายในประเทศ** ทั้งการติดตั้งสถานีชาร์จ ระบบบำรุงรักษาเฉพาะทาง และบริการดิจิทัลที่เกี่ยวข้อง โดยผู้ประกอบการที่สามารถให้บริการแบบครบวงจรได้ก่อน จะมีความได้เปรียบในการแข่งขันในระยะยาว
- ผู้ผลิตและผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า ควรร่วมมือกับสถาบันวิจัยและมหาวิทยาลัยเพื่อพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีที่เป็นของไทย** เพื่อสร้างองค์ความรู้และทรัพยากรที่จำเป็นของประเทศไทย อันจะเป็นรากฐานสำคัญของความสามารถในการแข่งขันในระยะยาว

กระทรวงพาณิชย์

- เร่งขยายตลาดและสร้างโอกาสทางการค้าในอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า** ผ่านการใช้ประโยชน์จาก FTA การจับคู่ธุรกิจ และการดึงดูดผู้ผลิตชั้นนำให้ใช้ไทยเป็นฐานการผลิตและส่งออก เพื่อยกระดับไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าของภูมิภาค
- พัฒนาระบบเฟ้าระวังการกุ่มตลาดและติดตามพฤติกรรมกานำเข้าที่อาจเข้าข่ายการแข่งขันทางการค้าที่ไม่เป็นธรรม** โดยเฉพาะสินค้าวัตถุดิบต้นน้ำ อาทิ เหล็กแผ่นรีดร้อน เหล็กแผ่นเคลือบ และชิ้นส่วนสำคัญสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า รวมทั้งเตรียมความพร้อมด้านกฎหมายและมาตรการตอบโต้ทางการค้า เพื่อเสริมความมั่นคงของห่วงโซ่อุปทานไทยในระยะยาว
- ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากความตกลงการค้าเสรี (FTA)** โดยการทบทวนและปรับปรุงเงื่อนไขกฎว่าด้วยถิ่นกำเนิดสินค้า (ROO) ให้สอดคล้องกับโครงสร้างการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าของไทย ควบคู่กับการเจรจาขยายสิทธิประโยชน์ทางภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วน ภายใต้กรอบ FTA ที่มีอยู่ เพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของสินค้าไทยในตลาดโลก