



รายงานการศึกษาส่วนบุคคล
(Individual Study)

เรื่อง แนวทางสร้างประโยชน์สูงสุดจากการลงทุนด้าน EVs
ของจีนในประเทศไทย: เรียนรู้จากธุรกิจ EVs กวางตุ้ง

จัดทำโดย นางสาวพอพจน์ ช้างเยาว์
รหัส 15029

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรนักบริหารการทูต รุ่นที่ 15 ปี 2567
สถาบันการต่างประเทศเทวะวงศ์วโรปการ กระทรวงการต่างประเทศ
ลิขสิทธิ์ของกระทรวงการต่างประเทศ



รายงานการศึกษาส่วนบุคคล
(Individual Study)

เรื่อง แนวทางสร้างประโยชน์สูงสุดจากการลงทุนด้าน EVs
ของจีนในประเทศไทย: เรียนรู้จากรัฐกิจ EVs กวางตุ้ง

จัดทำโดย นางสาวพอพจน์ ช้างเยาว์
รหัส 15029

หลักสูตรนักรับราชการทูต รุ่นที่ 15 ปี 2567
สถาบันการต่างประเทศเทวะวงศ์วโรปการ กระทรวงการต่างประเทศ
รายงานนี้เป็นความคิดเห็นเฉพาะบุคคลของผู้ศึกษา



เอกสารรายงานการศึกษาส่วนบุคคลนี้ อนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรนักบริหารการทูตของกระทรวงการต่างประเทศ

ลงชื่อ.....

(เอกอัครราชทูต วิมล คิตชอบ)

อาจารย์ที่ปรึกษา

ลงชื่อ.....

(เอกอัครราชทูต เจษฎา กตเวทิน)

อาจารย์ที่ปรึกษา

ลงชื่อ.....

(รองศาสตราจารย์ ดร. กฤตินี ณัฏฐวุฒิสิทธิ์)

อาจารย์ที่ปรึกษา

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

สถานการณ์ความตึงเครียดและการแข่งขันเชิงภูมิรัฐศาสตร์ระหว่างประเทศตะวันตกกับจีน ส่งผลให้ประเทศไทยเป็นที่สนใจยิ่งขึ้นสำหรับการขยายการลงทุนของธุรกิจจีน เพื่อลดแรงกดดัน และแสวงหาแนวทางหลบเลี่ยงมาตรการกีดกันที่ประเทศตะวันตกริเริ่มขึ้น โดยธุรกิจยานยนต์ไฟฟ้า (electric vehicles: EVs) ของจีนที่มีบริษัทของมณฑลกวางตุ้งเป็นตัวแสดงสำคัญ ได้กลายมาเป็น first mover ของการลงทุนที่ไหลเข้าประเทศไทยจากเงื่อนไวดังกล่าว นอกจากนี้ ปัจจัยดึงดูดจากฝ่ายไทยที่ประกอบด้วย ประสิทธิภาพการเป็นฐานการลงทุนรถยนต์สันดาประดับภูมิภาคและระดับโลก และนโยบายรัฐบาลไทย 30@30 ที่มุ่งกระตุ้นการใช้ EVs ในประเทศและการพัฒนาประเทศไทยเป็น ฐานการผลิต EVs สำคัญในภูมิภาคอาเซียน ผ่านมาตรการให้เงินอุดหนุนผู้บริโภคภายในประเทศ และการให้สิทธิประโยชน์กับนักลงทุนต่างประเทศ เพื่อเร่งดึงดูดการลงทุนผลิต EVs ในประเทศไทย ทดแทนการนำเข้า ได้มีส่วนกระตุ้นการไหลเข้าของเงินลงทุนจากจีนเข้าประเทศไทยอย่างรวดเร็ว โดยเห็นผลวัดสำคัญหลังปี 2566 ที่สถานการณ์ภูมิรัฐศาสตร์โลกเข้มข้นขึ้น และนโยบาย EVs ของไทย ชัดเจนขึ้น

รายงานฉบับนี้มุ่งตั้งข้อสังเกตจากความเคลื่อนไหวในพื้นที่มณฑลกวางตุ้งที่ผู้เขียน ประจำการอยู่ในปัจจุบันว่า จากความเชื่อมโยงของปัจจัยทั้งสองข้างต้น ประเทศไทยไม่เพียงแต่ดึงดูด บริษัท EVs รายใหญ่ที่เป็นเจ้าของแบรนด์และเทคโนโลยีหลัก เช่น บริษัท BYD และ GAC แต่รวมถึง บริษัทรายย่อยหรือ SMEs อื่น ๆ ของจีนเข้ามาลงทุนในประเทศไทย ที่ในมุมหนึ่งอาจเป็นการดี และ แสดงถึงโอกาส แต่อีกมุมหนึ่งก็เป็นการสะท้อนว่า ฝ่ายไทยยัง “ขาด” ขีดความสามารถที่ทำให้บริษัทจีน ไม่สามารถเชื่อมโยงบริษัทไทย หรือมีข้ออ้างที่จะนำบริษัทจีนที่มีประสิทธิภาพและความสามารถด้าน เทคโนโลยีขั้นสูงเข้ามาสร้างห่วงโซ่อุปทานในประเทศไทย ที่เพิ่มความเสถียรต่อผู้ประกอบการไทยและ เศรษฐกิจไทยในภาพรวม และแสดงถึงแนวโน้ม “การลงทุนศูนย์เหรียญ” หรือไม่

จากการประมวลข้อมูลที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการศึกษาทำความเข้าใจแนวโน้มพฤติกรรม การลงทุน EVs ระลอกแรกของธุรกิจจีนที่มีธุรกิจของมณฑลกวางตุ้งเป็น first mover เพื่อหาแนวทาง บริหารโอกาส ความเสี่ยง และข้อจำกัดของฝ่ายไทย ที่จะช่วยวางแผนการเก็บเกี่ยวผลประโยชน์จาก การลงทุนจากฝ่ายจีนได้อย่างเหมาะสม รายงานฉบับนี้พบว่า การไหลเข้าของเงินลงทุนจากจีนด้าน EVs เปิดโอกาสสำหรับประเทศไทยในการเข้าสู่ห่วงโซ่อุปทาน (supply chain) ที่สำคัญในภาคการผลิตนี้ รวมไปถึงจนถึงเข้าสู่ห่วงโซ่คุณค่า (value chain) ของภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เช่น ภาคการค้า และบริการ อย่างไรก็ดี การดำเนินการอย่างเร่งรัดของทั้งฝ่ายไทยและจีน เพื่อขับเคลื่อนและตอบสนองนโยบาย

ส่งเสริม EVs ส่งผลให้การลงทุนสาขา EVs ในประเทศไทยพบความท้าทายหรือ pain points ในหลายมิติ ที่มีนัยต่อการพัฒนาขีดความสามารถของเศรษฐกิจไทย ประกอบด้วย

1. การขาดแคลนบุคลากรด้านเทคโนโลยีขั้นสูงที่เป็นหนึ่งในเงื่อนไขให้ฝ่ายจีนนำผู้ประกอบการและบุคลากรที่มีทักษะเข้ามา ถือเป็นความเสี่ยงสำหรับผู้ประกอบการและบุคลากรไทยที่จะเสียโอกาสจากการเข้าสู่ห่วงโซ่อุปทาน และแม้บริษัทที่เข้ามาลงทุนจะมีตำแหน่งงานพร้อมจ้างงานฝ่ายไทย แต่การที่ฝ่ายไทยไม่มีบุคลากรที่เหมาะสม เป็นความเสี่ยงให้แรงงานไทยเสียโอกาสการทำงานในตำแหน่งที่อาศัยเทคโนโลยีขั้นสูง ที่เป็นการเพิ่มพูนทักษะ

2. มาตรการและสิทธิประโยชน์เพื่อดึงดูดการลงทุนสาขา EVs ยังมีช่องว่าง เนื่องจากการลดภาษี การยกเว้นอัตราศุลกากร และการให้เงินอุดหนุนผู้บริโภच्छื้อ EVs ที่แม้จะช่วยกระตุ้นอุปสงค์ EVs ในประเทศ และเป็นจุดดึงดูดต่างประเทศเข้ามาลงทุนผลิต EVs ในประเทศไทย แต่ด้วยเวลาที่กระชั้นตามเงื่อนไขของสิทธิประโยชน์ ฝ่ายไทยจึงยังขาดความพร้อม โดยเฉพาะด้านบุคลากรตามนัยข้างต้น ขณะเดียวกัน แนวทางการจัดสรรสิทธิประโยชน์ในปัจจุบันยังขาดเครื่องมือที่รัดกุม เพื่อเชื่อมโยงบริษัทไทยเข้าสู่ห่วงโซ่อุปทานที่เกิดขึ้นใหม่นี้

3. การพัฒนาประเทศไทยให้เป็นฐานอุตสาหกรรม EVs ที่สำคัญตามเป้าหมายของรัฐบาลไทยยังต้องเตรียมความพร้อมในหลายด้านควบคู่ไปด้วย เพื่อให้มี ecosystem ที่สมบูรณ์นำลงทุน ซึ่งนอกเหนือจากการพัฒนาบุคลากรตามนัยข้างต้น ยังมีประเด็นที่สำคัญ เช่น การบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมที่เป็นระบบ ที่ปัจจุบันฝ่ายไทยยังไม่มีกระบวนการไว้ชัดเจน

กล่าวในภาพรวม คือ ประเทศไทยยังขาดยุทธศาสตร์เพื่อขับเคลื่อนอุตสาหกรรม EVs เพื่อให้ได้ประโยชน์สูงสุดจากการลงทุนด้าน EVs ระลอกแรกที่ใหญ่มาจากจีน โดยข้อเสนอสำหรับรายงานฉบับนี้ให้ความสำคัญกับแนวทางเพื่อพัฒนาขีดความสามารถของประเทศไทยให้สามารถรับมือกับความเสี่ยงและแสวงหาผลประโยชน์สูงสุดจากการลงทุนของภาคเอกชนในอุตสาหกรรม EVs ในประเทศไทย โดยการดำเนินการของฝ่ายไทยเองในหลายมิติผ่านภาคส่วนและหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงหาแนวทางสร้างความร่วมมือกับฝ่ายจีนเพื่อผลประโยชน์ร่วมกันในอนาคต เพื่อสร้างสมดุลให้ประเทศไทยให้สามารถลดความเสี่ยงและอุดช่องว่างที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อจะสามารถสร้าง ecosystem ที่สมบูรณ์เหมาะกับการเติบโตของอุตสาหกรรม EVs และได้รับประโยชน์จากการลงทุนของฝ่ายจีนได้อย่างเต็มที่ โดยมีข้อเสนอในมิติต่าง ๆ ที่ประกอบด้วย การสร้างเสริมขีดความสามารถ การจัดสรรสิทธิประโยชน์การลงทุน การปรับแนวทางการให้เงินอุดหนุน การจัดการด้านสิ่งแวดล้อม และความต่อเนื่องการพัฒนานโยบายด้าน EVs

กิตติกรรมประกาศ

การจัดทำรายงานฉบับนี้ได้รับความอนุเคราะห์ด้วยดีจากท่านผู้อำนวยการชนกพร หนูหอม ผู้อำนวยการสำนักงานส่งเสริมการลงทุนในต่างประเทศ ณ นครกว่างโจว ที่ได้กรุณาแลกเปลี่ยนข้อมูลให้มุมมอง แนวคิด และข้อเสนอแนะ ที่เป็นพื้นฐานที่สำคัญสำหรับการพัฒนาหัวข้อและทิศทางของรายงานฉบับนี้ นอกจากนี้ ผู้เขียนยังได้รับความกรุณาจาก เอกอัครราชทูต วิมล คิตชอบ อาจารย์ที่ปรึกษา และคณะอาจารย์ที่ปรึกษา เอกอัครราชทูต เจษฎา กตเวทิน และ รศ.ดร. กฤตินี วัฒนรัฐภูมิสิทธิ์ สำหรับคำชี้แนะที่สร้างสรรค์ต่อการเขียน การนำเสนอ และการต่อยอดความคิดให้รายงานฉบับนี้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ผู้เขียนต้องขอขอบคุณน้องอองฟองด์ ที่สนับสนุนการสืบค้นข้อมูลที่เกี่ยวข้อง และการแปลภาษา เพื่อให้ประกอบการจัดทำรายงาน

ผู้เขียนขอขอบคุณกงสุลใหญ่จิราพร สุदानิช และน้อง ๆ ข้าราชการสถานกงสุลใหญ่ ณ นครกว่างโจว น้ำใส วงศ์เสรี ภาณิกา พิทยะเวทย์สุนทร วรกานต์ ชอบพัฒนา และ เบญจวรรณ แสดงฤทธิ์ ที่ช่วยดูแลภารกิจสถานกงสุลใหญ่ ๆ แทนผู้เขียนตลอดช่วงการอบรม ทำให้สามารถใช้เวลาสำหรับการทำรายงานและการอบรมได้อย่างเต็มที่ พร้อมทั้ง ขอขอบคุณทีมงานสถาบันการต่างประเทศเทวะวงศ์วโรปการ สำหรับความทุ่มเทและการจัดการที่เป็นระบบและมีประสิทธิภาพ ที่ช่วยให้ผู้เข้าอบรมสามารถเรียนรู้และฝึกทักษะได้อย่างเต็มที่ตลอดช่วงการอบรม

นอกจากนี้ ขอขอบคุณผู้อยู่เบื้องหลังที่เป็นกำลังสำคัญต่อการทำงานชิ้นนี้ของผู้เขียน ได้แก่ คุณพ่อ คุณแม่ และน้องสาว สำหรับการดูแลและสนับสนุนอย่างไม่มีเงื่อนไข ไม่เพียงแต่ช่วงการอบรม และเขียนรายงาน แต่ตลอดทุกช่วงเวลา Thanks is also extended to Yan Ge for your care, support and encouragement, giving me the confidence and peace of mind throughout this important period และสุดท้ายนี้ ขอขอบคุณกลุ่มพี่น้องและมิตรสหาย พี่จ๋อม พี่อุ๊บ พี่เกด พี่เอ็ด พี่ป๋ม พี่เดือน พี่อ้อบ เพิ่มศักดิ์ จรัส อีวินทร์ มุกกี้ มุกทิพย์ นิ่งหน่อง กิฟท์ ฟาร์ม และณคุณ รวมถึงเพื่อน ๆ ร่วมการฝึกอบรมหลักสูตรนักบริหารการทูต รุ่นที่ 15 สำหรับทุกคำปรึกษา กำลังใจ และเอนเตอร์เทนเมนต์

พอพจน์ ช่างเยาว์

กันยายน 2567

สารบัญ

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร	ง
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง	ซ
สารบัญภาพ	ฅ
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ภูมิหลัง และความสำคัญของหัวข้อที่จะศึกษา	1
1.2 การวิเคราะห์ความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ของส่วนราชการ	5
บทที่ 2 การวิเคราะห์ประเด็นศึกษาและผลการศึกษา	8
2.1 การกำหนดประเด็นศึกษา	8
2.2 การวิเคราะห์ประเด็นศึกษา	9
2.3 สรุปผลการศึกษา	22
บทที่ 3 ข้อเสนอ	24
3.1 ข้อเสนอเชิงนโยบาย	24
3.2 ข้อเสนอเพื่อขับเคลื่อนนโยบายสู่การปฏิบัติ	26
บรรณานุกรม	30
ประวัติผู้เขียน	34

สารบัญตาราง

ตารางที่ 1	เปรียบเทียบสิทธิประโยชน์ที่ประเทศสมาชิกอาเซียนที่มีเป้าหมายเป็นฮับ (hub) ด้าน EVs จัดสรรสำหรับการดึงดูดการลงทุนจากต่างชาติในอุตสาหกรรม EVs	21
------------	--	----

สารบัญภาพ

ภาพที่ 1	มาตรการ EV3.5	16
ภาพที่ 2	เอกสารประกอบการบรรยายถึงดูดการลงทุนของ สกพอ. เมื่อเดือนมิถุนายน 2567 (ภาษาจีน พร้อมคำแปลอย่างไม่เป็นทางการภาษาไทย)	19

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ภูมิหลัง และความสำคัญของหัวข้อที่จะศึกษา

1.1.1 ความตึงเครียดและการแข่งขันเชิงภูมิรัฐศาสตร์โลก - โอกาสประเทศไทย

ความตึงเครียดและการแข่งขันเชิงภูมิรัฐศาสตร์ โดยเฉพาะระหว่างประเทศตะวันตกกับจีนที่สะสมต่อเนื่อง ส่งผลให้ประเทศไทยเป็นที่สนใจสำหรับการขยายการลงทุนของธุรกิจจีนยิ่งขึ้น เนื่องจากภาคเอกชนจีนประสงค์ที่จะลดแรงกดดันและแสวงหาแนวทางหลบเลี่ยงมาตรการที่ประเทศตะวันตก นำโดยสหรัฐอเมริกาเริ่มขึ้น เพื่อลดความขีดความสามารถในการแข่งขันของจีน หรืออีกนัยหนึ่งคือ กีดกันสินค้าจีน เช่น มาตรการเมื่อกลางปี 2566 ของสหรัฐฯ และพันธมิตรที่มุ่งจำกัดการส่งออกชิ้นส่วนที่เป็นสมองกลของอุปกรณ์เทคโนโลยีขั้นสูง ได้แก่ เซมิคอนดักเตอร์ (semiconductor หรือที่เรียกในภาคอุตสาหกรรมว่า ชิพ) และอุปกรณ์การผลิตชิพ ไปยังประเทศจีน¹ ซึ่งถือเป็นมาตรการสำคัญมาตรการหนึ่งที่สร้างแรงกดดันมหาศาลต่ออุตสาหกรรมการผลิตของจีน

ปรากฏการณ์ข้างต้นสร้างแรงกระเพื่อมอย่างชัดเจนในมณฑลกวางตุ้ง ซึ่งมีธุรกิจอยู่ในอุตสาหกรรมเทคโนโลยีขั้นสูงจำนวนมาก (สถิติปี 2566 มณฑลกวางตุ้งเป็นที่ตั้งของบริษัทเทคโนโลยีชั้นนำมากกว่า 75,000 ราย²) ที่มีความต้องการชิพ³ สำหรับการผลิตอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ขั้นสูง รวมถึงยานยนต์ โดยเฉพาะยานยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicles: EVs) และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ หรือ internet of things (IoT) ที่เป็นสินค้าสำคัญของมณฑลกวางตุ้ง

ปัจจุบัน การแข่งขันเชิงภูมิรัฐศาสตร์โลกยังทวีความเข้มข้นขึ้นเป็นลำดับ โดยล่าสุดเมื่อเดือนพฤษภาคม 2567 รัฐบาลสหรัฐอเมริกาภายใต้ประธานาธิบดีโจ ไบเดน ได้ออกมาตรการ

¹ Pan, C., Tech war: Japan's new semiconductor tool export restrictions throw a major spanner in works of China's chip plans, South China Morning Post, [Online], 2023, 4 June, Available from: <https://www.scmp.com/tech/tech-war/article/3222814/tech-war-japans-new-semiconductor-tool-export-restrictions-throw-major-spanner-works-chinas-chip>.

² สนธิพรรณ สงวนศิลป์, เศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับที่ 1 ของจีน ต่อเนื่องกันยาวนาน 35 ปี, [ออนไลน์], 6 มีนาคม 2567, แหล่งที่มา: <https://thaibizchina.com/article/guangdong-gdpnumber1-06032024/>.

³ ในแต่ละปี มณฑลกวางตุ้งนำเข้าชิพมูลค่า 1 ล้านล้านหยวน (145,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) หรือราว 1 ใน 3 ของมูลค่าการนำเข้าชิพทั้งหมดของจีน

ขึ้นภาษี ซึ่งจะมีผลบังคับภายในปี 2567 สำหรับสินค้าจีนประเภท EVs แบตเตอรี่ แผงโซลาร์เซลล์ และ อุปกรณ์การแพทย์บางประเภท สำหรับสินค้าประเภทอื่น การขึ้นภาษีจะมีผลในระยะต่อไป ภายในปี 2569 โดยประธานาธิบดีไบเดน ระบุว่า การให้เงินอุดหนุนอุตสาหกรรมดังกล่าวของรัฐบาลจีน สร้างข้อได้เปรียบให้จีนที่ไม่เป็นธรรมสำหรับการค้าโลก⁴ ทั้งนี้ แนวโน้มที่ความตึงเครียดระหว่างโลกตะวันตกกับจีนจะทวีความรุนแรง โดยเฉพาะในกรณีที่น่ายโดนัลด์ ทรัมป์ ได้รับเลือกตั้งเป็นประธานาธิบดีในการเลือกตั้งสหรัฐอเมริกาช่วงปลายปี 2567 ซึ่งประเมินได้ว่า ปัจจัยภูมิรัฐศาสตร์ดังกล่าวจะสร้างผลกระทบในการขับเคลื่อนการลงทุนภาคเทคโนโลยีขั้นสูงออกจากประเทศเพิ่มขึ้น เพื่อเป็นรักษาขีดความสามารถในการแข่งขันในตลาดโลกของภาคเอกชนจีนที่เป็นพลังขับเคลื่อนที่สำคัญของเศรษฐกิจจีน

จากสถิติปี 2566 ของหอการค้าอเมริกันในจีนตอนใต้ (American Chamber of Commerce in South China) ที่สำรวจแผนการลงทุนของบริษัทจีนและบริษัทต่างชาติที่ดำเนินธุรกิจในภูมิภาคจีนตอนใต้ 182 ราย พบกระแสการขยายการลงทุนออกจากจีน โดยบริษัทส่วนใหญ่ ที่ทำการสำรวจ (ร้อยละ 77) ระมัดระวังและการชะลอการขยายธุรกิจในประเทศจีน โดยจัดสรรงบประมาณไว้ลงทุนในประเทศจีนในสัดส่วนที่น้อยกว่า 10 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับจุดหมายที่ได้รับความนิยมสูงสุดสำหรับการขยายหรือย้ายการลงทุนออกจากจีน คือ ภูมิภาคเอเชีย โดยหากวิเคราะห์จุดหมายการขยายหรือย้ายฐานการผลิตบางส่วนหรือทั้งหมดออกจากจีน พบว่า เวียดนาม เป็นประเทศปลายทางที่ได้รับความนิยมสูงสุด (ร้อยละ 27) ตามด้วยสิงคโปร์ (ร้อยละ 15) สหรัฐอเมริกา (ร้อยละ 13) อินเดีย (ร้อยละ 12) และประเทศไทย (ร้อยละ 7) นอกจากนี้ ยังมี มาเลเซีย (ร้อยละ 6) และเม็กซิโก (ร้อยละ 4)⁵

ในมุมมองของจีน ประเทศไทยมีศักยภาพเป็นที่ประจักษ์ในหลายมิติสำหรับการเป็นฐานการลงทุนของต่างประเทศ โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมยานยนต์ที่ประเทศไทยเป็นฐานการลงทุนของบริษัทยานยนต์ระบบสันดาปหลากหลายแบรนด์จากนานาประเทศ ตั้งแต่ช่วงทศวรรษ ค.ศ. 1980s เรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน โดยในมุมมองของฝ่ายจีนมีปัจจัยสำคัญ อาทิ ที่ตั้งในศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียน สิทธิประโยชน์จากความตกลงการค้าระหว่างประเทศทั้งระดับทวิภาคีและพหุภาคี นโยบาย

⁴ Daly, M., New US tariffs on Chinese electric vehicles, batteries and solar cells could raise consumer prices, [Online], 2024, May 15, Available from: <https://apnews.com/article/biden-china-tariffs-electric-vehicles-solar-254546e92f823a78220c195a0a42a10e>.

⁵ The American Chamber of Commerce in South China, 2024 Special Report on the State of Business in South China, [Online], 2024, Available from: [https://www.amcham-southchina.com/amcham/static/publications/2024 Special Report on the State of Business in South China/mobile/index.html](https://www.amcham-southchina.com/amcham/static/publications/2024%20Special%20Report%20on%20the%20State%20of%20Business%20in%20South%20China/mobile/index.html).

ส่งเสริมการลงทุนผ่านบีโอไอ (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) หรือ BOI (The Board of Investment of Thailand)) ความพร้อมจากการเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทานรถยนต์ระบบสันดาป และมาตรการรัฐบาล โดยเฉพาะนโยบาย 30@30 ที่ประกาศตั้งแต่ปี 2564 ซึ่งเป็นการตั้งเป้าการผลิตยานยนต์ประเภท ZEV (Zero Emission Vehicles) หรือยานยนต์ที่ปล่อยมลพิษให้เป็นศูนย์ ให้ได้สัดส่วนอย่างน้อย ร้อยละ 30 ภายในปี ค.ศ. 2030 โดยมีมาตรการส่งเสริมการใช้ EVs อาทิ การลดภาษี การยกเว้นอัตราศุลกากร และการให้เงินอุดหนุนผู้ซื้อ EVs⁶ ถือได้ว่าเป็นหนึ่งในปัจจัยเร่งการดึงดูดบริษัทผู้ผลิต EVs จีนให้เลือกการลงทุนในประเทศไทยเพื่อเป็นฐานการผลิตสำหรับตลาดในภูมิภาคอาเซียน⁷

1.1.2 บริษัท EVs จีน เปิดฉากการผลิตเทคโนโลยีขั้นสูงในไทย - พบประเด็นท้าทาย

อุตสาหกรรม EVs ของจีนที่อาศัยเทคโนโลยีสูงปัจจุบันถือว่าอยู่ในระดับแนวหน้าของโลก โดยระยะหลังจากปี 2565 เริ่มปรากฏรายงานข่าวระหว่างประเทศว่า บริษัท BYD หรือที่มีชื่อเต็มว่า Build Your Dreams ที่มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่เมืองเซินเจิ้น มณฑลกว่างตุง สามารถผลิต EVs ได้จำนวนมากกว่าบริษัท Tesla ของสหรัฐฯ เป็นครั้งแรก และจนถึงปัจจุบัน BYD ได้รักษาสถานะแชมป์การเป็นผู้ผลิต EVs จำนวนมากที่สุดในโลก ซึ่งนำมาสู่การขยายตลาดรวมถึงฐานการผลิตไปยังหลายประเทศทั่วโลก ได้แก่ อินโดนีเซีย บราซิล ฮังการี รวมถึงประเทศไทย โดยกล่าวได้ว่า BYD เป็นบริษัทแรกของจีนที่ตัดสินใจลงทุนเพื่อผลิต EVs ในประเทศไทย โดยเมื่อเดือนกรกฎาคม 2565 ได้ยื่นขอรับการส่งเสริมการลงทุนจากบีโอไอ (ภายหลังการเข้าทาบตามโน้มน้าวของฝ่ายไทยอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ ปี 2552⁸)

⁶ สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์, สนค. สนับสนุนการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicle: EV), [ออนไลน์], 15 พฤศจิกายน 2566, แหล่งที่มา: <https://rb.gy/hf2jtz> “นโยบาย 30@30” ส่งเสริมให้อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยลดอากรนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าสำเร็จรูปไม่เกินร้อยละ 40 สำหรับรถยนต์ไฟฟ้าที่ราคาไม่เกิน 2 ล้านบาท และลดอัตราภาษีสรรพสามิตจากร้อยละ 8 เหลือร้อยละ 2 สำหรับรถยนต์ไฟฟ้าราคาไม่เกิน 7 ล้านบาท โดยผู้ซื้อรถยนต์ไฟฟ้าจะได้รับเงินอุดหนุนไม่เกิน 100,000 บาท ตามประเภทของรถและขนาดของแบตเตอรี่ ส่วนผู้ผลิตจะต้องผลิตรถยนต์ไฟฟ้าในไทยเพื่อชดเชยการนำเข้า ซึ่งต้องผลิตชดเชย 2 คันต่อการนำเข้า 1 คัน ภายในปี 2569 และผลิตชดเชย 3 คันต่อการนำเข้า 1 คัน ภายในปี 2570

⁷ Yao, Z., "Chinese faces" quietly change the Thailand car market | Decade of new cars, Bang Ning Studio (gbngzs), [Online], 2024, July 10, Available from: <https://www.163.com/dy/article/J6O4BE7C0527T7DL.html>.

⁸ ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน, เส้นทางจากเซินเจิ้นสู่ประเทศไทย BYD จรดปากกา จัดตั้งโรงงานผลิตรถยนต์ไฟฟ้าในไทย มูลค่า 2 หมื่นล้านบาท, [ออนไลน์], 19 กันยายน 2565, แหล่งที่มา: <https://thaibizchina.com/article/byd-investment-thailand-092022/>.

ภายหลังจากการเริ่มลงทุนของ BYD ในประเทศไทยเมื่อปี 2565 แล้ว ได้มีบริษัท EVs รายสำคัญของจีนจากมณฑลกว่างต้ง ได้แก่ Guangzhou Automobile Group Co., Ltd. (GAC Group) ตัดสินใจตามแนวทางของบริษัท BYD และเลือกประเทศไทยเป็นฐานการลงทุนผลิต EVs ยี่ห้อ AION เมื่อปี 2566 ทั้งนี้ บริษัท EVs อื่น ๆ ของจีนก็ตามมาเป็นลำดับในเวลาต่อมา เช่น บริษัท ChangAn และบริษัท Great Wall Motors⁹ ภายหลังจากการลงทุนในประเทศไทยของ BYD และ GAC ได้มีการประมวลข้อได้เปรียบและความท้าทายสำหรับบริษัท EVs จีนตอนใต้ทั้งสองที่ตั้งโรงงานในประเทศไทย ซึ่งข้อได้เปรียบประกอบด้วย นโยบายรัฐบาลไทย ภูมิศาสตร์ที่ตั้งของประเทศไทยที่ครอบคลุมตลาดเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ทำให้สามารถเพิ่มอรรถิพลของแบรนด์ นอกจากนี้ การตั้งโรงงานในประเทศไทยยังสามารถลดต้นทุนการผลิตที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต และเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันหลักของบริษัทได้ อย่างไรก็ตาม ได้มีการชี้ให้เห็นถึงความท้าทายว่า การตั้งโรงงานผลิตในประเทศไทยในปัจจุบันยังคงมีปัญหาค่าที่ต้องแก้ไข เช่น การขาดความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ยังไม่สมบูรณ์แบบ และการขาดแคลนบุคลากรด้านเทคนิค โดยมีข้อเสนอแนะสำหรับภาคเอกชนจีนว่า ควรปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ควรนำเข้าบุคลากรด้านเทคนิค และควรเสริมสร้างความร่วมมือกับรัฐบาลท้องถิ่น¹⁰

มุมมองข้างต้นของฝ่ายจีนที่ประเมินข้อได้เปรียบของฝ่ายไทยข้างต้นมีส่วนสอดคล้องกับข้อวิเคราะห์ของศูนย์วิจัยเศรษฐกิจและธุรกิจ ธนาคารไทยพาณิชย์ ที่ระบุว่า การเป็นฐานผลิตยานยนต์สันดาปชั้นนำของโลก ทำให้ประเทศไทยดึงดูดการลงทุนจากอุตสาหกรรม EVs โดยจะมีผู้ผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ยานยนต์บางส่วนที่สามารถเติบโตต่อไปได้ เช่น ยางล้อ เม็ดพลาสติก อุปกรณ์ขับเคลื่อน และสายไฟ ในขณะที่กลุ่ม เช่น ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ มอเตอร์ไฟฟ้า ต้องมีการปรับตัวให้ทันอุปสงค์ที่ขยายตัวขึ้น อย่างไรก็ตาม จะมีผู้ประกอบการบางกลุ่มที่ต้องตกขบวนไป เช่น กลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบส่งกำลังและเชื้อเพลิง ทั้งนี้ ความท้าทายสำคัญสำหรับไทย คือ การสร้างขีดความสามารถและเครือข่ายห่วงโซ่อุปทานการผลิต EVs ให้ได้ในเกือบทุกขั้นตอนภายในประเทศอย่างครบวงจร นับตั้งแต่กระบวนการผลิตและประกอบเซลล์แบตเตอรี่ การใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์จากผู้ประกอบการในท้องถิ่น รวมถึงขั้นการผลิตและประกอบรถยนต์ เพื่อการบริโภค

⁹ กรุงเทพธุรกิจ, ท็อป 10 “แบรนด์อีวีจีน” บุกไทย ‘ฉวางอาน’ รายล่าสุดตั้งโรงงานผลิต, [ออนไลน์], 27 ตุลาคม 2566, แหล่งที่มา: https://www.bangkokbiznews.com/business/economic/1095765#google_vignette.

¹⁰ Chen, J., ทำไมประเทศไทยถึงเป็นจุดสนใจในการลงทุนตลาดรถยนต์พลังงานใหม่, China Business News, [ออนไลน์], 28 ตุลาคม 2566, แหล่งที่มา: <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1780942599413798163&wfr=spider&for=pc>.

ภายในประเทศและการส่งออก เพราะนั่นคือ จุดที่จะสร้างอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจให้ประเทศไทย ได้สูงที่สุด¹¹

1.2 การวิเคราะห์ความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ของส่วนราชการ

นโยบายรัฐบาลตลอดช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ให้ความสำคัญกับการใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทย โดยนโยบาย Thailand 4.0 และ Ignite Thailand ต่างได้ระบุถึง new s-curve และ new mobility hub ตามลำดับ ที่มุ่งพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า และให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าของภูมิภาคและของโลก เช่นเดียวกับที่เคยครองตำแหน่ง ในยุคของรถยนต์สันดาป มาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าระยะแรก หรือ EV 3 ประกาศในปี 2565 ซึ่งตามข้อมูลกระทรวงการคลัง มีผู้นำเข้าและผู้ประกอบอุตสาหกรรมที่เข้าร่วมมาตรการ EV3 ที่ได้ทำข้อตกลง (MOU) ร่วมกับกรมสรรพสามิต จำนวน 19 ราย โดยผลของมาตรการ EV3 ก่อให้เกิด การลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า มูลค่ารวม 61,425 ล้านบาท จากโครงการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า แบบแบตเตอรี่ รถจักรยานยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ การผลิตชิ้นส่วนสำคัญ รวมถึงสถานีอัดประจุ ไฟฟ้า¹² ล่าสุด เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2566 คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ (บอร์ดอีวี) ซึ่งมีนายกรัฐมนตรี เป็นประธาน ได้ออกนโยบายที่รวมถึงสิทธิประโยชน์การลงทุนเพื่อสนับสนุนให้ ประเทศไทยเป็นฮับ (hub) ยานยนต์ไฟฟ้าในภูมิภาค และดึงนักลงทุนรายใหม่ให้เข้ามาตั้งฐานผลิต ในประเทศ รวมถึงกระตุ้นให้ผู้ประกอบการรายเดิมเปลี่ยนผ่านไปสู่อุตสาหกรรม EVs ซึ่งจะเป็นการสร้าง ความยั่งยืนให้กับฐานการผลิตยานยนต์ของประเทศไทย และทำให้ไทยสามารถรักษาความเป็นผู้นำ ด้านยานยนต์ อันดับ 1 ในอาเซียน และ 1 ใน 10 ของโลก¹³

ฝ่ายไทยยังได้ติดตามผลักดันให้ฝ่ายจีนพิจารณาการลงทุนในประเทศไทยในสาขา EVs อย่างต่อเนื่อง ล่าสุด ในการเยือนประเทศจีนอย่างเป็นทางการของรัฐมนตรีว่าการกระทรวง การต่างประเทศ เมื่อเดือนกรกฎาคม 2567 ยังย้ำถึงนโยบายข้างต้น โดยได้เชิญชวนฝ่ายจีนลงทุนใน ประเทศไทยในสาขาเป้าหมาย ซึ่งรวมถึงสาขา EVs ด้วย ในลักษณะการร่วมทุน (joint venture)

¹¹ ศูนย์วิจัยเศรษฐกิจและธุรกิจ ธนาคารไทยพาณิชย์, ‘EV’olution การปฏิวัติยานยนต์ไฟฟ้า โลกไปทางไหน? ไทย ได้อะไรบ้าง?, [ออนไลน์], 26 ตุลาคม 2566, แหล่งที่มา: <https://thaipublica.org/2023/10/scb-eic-on-evolution-electric-vehicle/>.

¹² กรมสรรพสามิต, สรรพสามิตขับเคลื่อนนโยบายยานยนต์ไฟฟ้า EV3.5 ผลักดันไทยเป็นศูนย์กลางผลิตรถอีวีใน ภูมิภาค ส่งเสริมสังคมคาร์บอนต่ำ, ข่าวทำเนียบรัฐบาล, [ออนไลน์], 19 ธันวาคม 2566, แหล่งที่มา: <https://www.thaigov.go.th/news/contents/details/76364>.

¹³ ทำเนียบรัฐบาล, บอร์ดอีวีไฟเขียวมาตรการ EV 3.5 ผลักดันไทยฮับการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าในภูมิภาค, ข่าว ทำเนียบรัฐบาล, [ออนไลน์], 2566, แหล่งที่มา: <https://www.thaigov.go.th/news/contents/details/74064>.

ซึ่งน่ายินดีที่ฝ่ายจีนพร้อมสนับสนุน โดยได้แสดงท่าทีมั่นใจในสภาพแวดล้อมการลงทุนและเสถียรภาพทางการเมืองของ ปทท.¹⁴ นอกจากนี้ ในโอกาสดังกล่าว รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ ยังได้เสนอกระชับความร่วมมือด้านอาชีวศึกษา ซึ่งทั้งสองมิติของการลงทุนและพัฒนาทักษะบุคลากรด้านอาชีวศึกษา หากดำเนินการได้อย่างสอดคล้องกันจะเป็นการส่งเสริมประเทศไทยในการเป็นฐานการลงทุนที่มีประสิทธิภาพ

การขยายการลงทุนของบริษัท EVs ของจีนมายังประเทศไทยที่เห็นได้ชัดเจนขึ้น ตั้งแต่ปี 2565 เป็นต้นมา จึงถือเป็นการตอบสนองนโยบายของรัฐบาลไทยอย่างเป็นรูปธรรม อย่างไรก็ตาม ในมิติของประสิทธิภาพและประสิทธิผล นโยบายดังกล่าวอาจยังไม่เห็นเป็นรูปธรรมนัก เนื่องจากต้องมีการเชื่อมโยงหลายภาคส่วนในการขับเคลื่อนด้วย เพื่อเอาชนะความท้าทายที่มาพร้อมกับการลงทุน

สำหรับฝ่ายจีน มณฑลกว่างตุง เป็นมณฑลที่มีขนาดเศรษฐกิจใหญ่ที่สุดของจีนต่อเนื่องมา นับตั้งแต่การถูกวางให้เป็นมณฑลบุกเบิกสำหรับการเปิดประเทศจีน เมื่อปี 2521 เป็นต้นมา¹⁵ การกล่าวถึงมณฑลกว่างตุงในปัจจุบันให้เห็นภาพมากที่สุด คือ การกล่าวถึง GDP ซึ่งเมื่อปี 2566 มีมูลค่า 2.1 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ (หรือ 4 เท่าตัวของ GDP ประเทศไทย ที่อยู่ประมาณ 5 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐ) กวางตุงมณฑลเดียว (จากทั้งหมด 31 มณฑลของจีน) มีมูลค่า GDP ประมาณ 1 ใน 10 ของจีน ทำให้กวางตุงถูกเรียกขานว่าเป็นเครื่องยนต์ขับเคลื่อนเศรษฐกิจจีน และด้วยสถานะความเป็นผู้นำเศรษฐกิจของจีนยาวนานมา ปัจจุบัน มณฑลกว่างตุงยังมุ่งที่จะรักษาสถานะทางเศรษฐกิจเพื่อมีส่วนขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศจีนในภาพรวมต่อไป¹⁶ ซึ่งความมุ่งมั่นในลักษณะดังกล่าว ถือเป็นหนึ่งปัจจัยผลักดันให้ธุรกิจinemณฑลกว่างตุงต้องดำเนินการเชิงรุก จนถึงกล่าวได้ว่า aggressive โดยการดำเนินการเชิงรุกในมิติดังกล่าวกับประเทศไทย เห็นได้ช่วงหลังการเปิดประเทศจีน ภายหลังการระบาดของโควิด-19 ในปี 2666 ที่มณฑลกว่างตุงกำหนดอัตราการขยายตัวของ GDP ที่ร้อยละ 5 คือ การเดินทางเยือนประเทศไทยของผู้บริหารระดับสูงของมณฑลกว่างตุง ได้แก่ ผู้ว่าการมณฑลกว่างตุงและรองเลขาธิการพรรคคอมมิวนิสต์มณฑลกว่างตุง เมื่อเดือนมิถุนายน 2566 และ

¹⁴ สาขาอื่น ๆ ที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศกล่าวเชิญชวนฝ่ายจีนลงทุนในประเทศไทยในลักษณะการร่วมทุน อาทิ เศรษฐกิจดิจิทัล เซมิคอนดักเตอร์ การแพทย์ วิทยาการหุ่นยนต์

¹⁵ Cheng, J., *Chapter 1: Guangdong's Development Since 1978: An Overview*, The Development of Guangdong China's Economic Powerhouse, [Online], 2018, Available from: https://worldscientific.com/doi/pdf/10.1142/9789813237377_0001.

¹⁶ China Daily, *Guangdong's Role in GDP Growth Key*, The State Council, People's Republic of China, [Online], 2024, March 30, Available from: https://english.www.gov.cn/news/202403/30/content_WS6607797ec6d0868f4e8e59ce.html.

เลขาธิการพรรคคอมมิวนิสต์นครกว่างโจว เมื่อเดือนมีนาคม 2567 ต่างได้เดินทางเยือนที่ทำการในประเทศไทยของบริษัท EVs ของมณฑลกว่างตุง BYD และ GAC AION ตามลำดับ

นอกจากนโยบายของจีนด้านที่เน้นการผลักดันการขยายการลงทุน EVs ของจีนเข้ามาประเทศไทย เพื่อประโยชน์การสร้างห่วงโซ่อุปทานสำหรับการผลิต EVs แล้ว¹⁷ ยังเห็นได้ว่ามีความมุ่งหวังด้านการจำหน่ายสินค้า¹⁸ ในตลาดประเทศไทยรวมถึงตลาดในประเทศอาเซียนอื่น ๆ ด้วย โดยกรณีบริษัท GAC AION ได้กำหนดให้ประเทศไทยเป็นจุดเริ่มต้นและตลาดหลักภายในกลยุทธ์ระดับโลกของบริษัท โดยมีแผนที่จะดำเนินการผลิต ขาย และบริการในประเทศไทย พร้อมขยายไปยังตลาดอาเซียน รวมถึงภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ยุโรป อเมริกา และตะวันออกกลาง ผ่านการวางแผนทั้งหมดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้¹⁹ ซึ่งทำให้การเข้ามาลงทุนด้าน EVs ของจีนในประเทศไทย รวมถึงประเทศอาเซียน ไม่ว่าจะประสบความสำเร็จในระดับใด ก็สามารถตอบสนองนโยบายของจีนด้านการสร้างตลาด EVs ในประเทศดังกล่าว ซึ่งจากข้อมูลยอดขาย EVs ของสมาคมยานยนต์ไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ในปี 2565 มีจำนวน 13,454 คัน

¹⁷ Li, X., How China's EVs are Taking Thailand by Storm, The Diplomat, [Online], 2024, February 7, Available from: <https://thediplomat.com/2024/02/how-chinas-evs-are-taking-thailand-by-storm/>.

¹⁸ Wakabayashi, D and Fu, C., Chinese E.V. Makers Rush in and Upend a Country's Entire Auto Market, The New York Times, [Online], 2024, July 31, Available from: <https://www.nytimes.com/2024/07/30/business/chinese-electric-vehicles-thailand.html>.

¹⁹ Sina Finance, GAC AION: ตลาดต่างประเทศกลายเป็นแรงขับเคลื่อนการเติบโตใหม่, [ออนไลน์], 11 เมษายน 2567, แหล่งที่มา: <https://www.yoojia.com/article/10117325773960861153.html>.

บทที่ 2

การวิเคราะห์ประเด็นศึกษาและผลการศึกษา

2.1 การกำหนดประเด็นศึกษา

โดยที่บริษัท EVs จากมณฑลกว่างต้งถือเป็น first mover ในอุตสาหกรรม EVs ของไทย จึงน่าสนใจสำหรับการศึกษาถึงแนวโน้มพฤติกรรมการลงทุนของธุรกิจกลุ่มนี้จากมณฑลกว่างต้ง ที่อาจเป็นประโยชน์ในการเรียนรู้พฤติกรรมของธุรกิจ EVs จีนในภาพรวม เพื่อหาแนวทางบริหารโอกาส ความเสี่ยง และข้อจำกัดของฝ่ายไทย ที่จะช่วยวางแผนการเก็บเกี่ยวผลประโยชน์จากการลงทุนจาก ฝ่ายจีนได้อย่างเหมาะสม

ธุรกิจ EVs รายใหญ่ของมณฑลกว่างต้งขยายการลงทุนมายังประเทศไทย ได้แก่ BYD และ GAC AION โดยมีปัจจัยขับเคลื่อนสำคัญ คือ ความกดดันด้านภูมิรัฐศาสตร์ และนโยบายของฝ่ายไทย ที่มุ่งส่งเสริมความต้องการและการใช้ EVs ในประเทศไทย ตลอดจนการสร้างแรงจูงใจให้มีการผลิต EVs ในประเทศไทย ซึ่งถึงแม้ว่า ปัจจัยทั้งสองจะนำมาสู่การขยายการลงทุนจากจีนมายังประเทศไทย โดยเฉพาะช่วงหลังปี 2565 ที่แรงกดดันด้านภูมิรัฐศาสตร์ทวีความรุนแรงขึ้น และนโยบายของไทยมี เป้าหมายและแนวทางชัดเจนขึ้น ได้แก่ นโยบาย 30@30 ประกาศกรมสรรพากร เรื่อง กำหนด หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับสิทธิตามมาตรการสนับสนุนการใช้จ่ายยานยนต์ไฟฟ้า ประเภท รถยนต์และรถจักรยานยนต์ ระยะที่ 2 ประกาศบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2567 และสิทธิ ประโยชน์ และเกณฑ์ส่งเสริมการลงทุน แต่กล่าวได้ว่า การดำเนินการอย่างเร่งรัดเพื่อขับเคลื่อน นโยบายส่งเสริม EVs ของทั้งฝ่ายไทยและจีน ส่งผลให้การลงทุนสาขา EVs พบความท้าทายหรือ pain points ในหลายมิติ

โดยที่มณฑลกว่างต้งมีบทบาทนำด้านเศรษฐกิจของจีน การประจำการ ณ นครกว่างโจว ซึ่งเป็นเมืองเอกของมณฑลกว่างต้งทำให้เห็นความเคลื่อนไหวที่สำคัญของภาคธุรกิจ โดยเฉพาะในช่วง ภายหลังการระบาดของโควิด-19 เป็นต้นมา ที่แรงกดดันภูมิรัฐศาสตร์เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ สำนักงานส่งเสริม การลงทุนในต่างประเทศ ณ นครกว่างโจว ซึ่งถือได้ว่าเป็นด่านหน้าของการดึงดูดการลงทุนเข้า ประเทศไทย มีข้อมูลจากการมีปฏิสัมพันธ์อย่างกว้างขวางกับภาคธุรกิจในพื้นที่มณฑลกว่างต้ง ที่เป็น ประโยชน์สำหรับสถานกงสุลใหญ่ ณ นครกว่างโจว ที่มีปฏิสัมพันธ์กับหลายภาคส่วนรวมถึงภาคเอกชน รวมทั้งมีภารกิจในการประเมินโอกาสและความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับความดำเนินความสัมพันธ์กับ ประเทศเจ้าภาพ

รายงานฉบับนี้จึงมุ่งตั้งข้อสังเกตและประมวลข้อมูลเพื่อศึกษาว่า กรณีการลงทุนของธุรกิจ EVs ของมณฑลกว่างต้งเป็นทั้งโอกาสและความเสี่ยงสำหรับเศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศไทย อย่างไร และประเทศไทยจะมีแนวทางสร้างประโยชน์สูงสุดจากการลงทุนด้าน EVs ของจีนในประเทศไทยได้อย่างไร

2.2 การวิเคราะห์ประเด็นศึกษา

2.2.1 การไหลเข้าของการลงทุนจีน - ไทยได้หรือเสียโอกาส

ตามข้อมูลปีโอไอ ปี 2566 ยอดขอรับส่งเสริมการลงทุนมีจำนวน 2,307 โครงการ เงินลงทุนกว่า 8.4 แสนล้านบาท นำโดยอุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ (3.42 แสนล้านบาท) ยานยนต์และชิ้นส่วน (8.20 หมื่นล้านบาท) โดยจีนมีมูลค่าการขอรับการส่งเสริมสูงสุด กว่า 1.54 แสนล้านบาท ทั้งนี้ แนวทางการขอรับการส่งเสริมการลงทุนตามข้อมูลของสำนักงานปีโอไอ นครกว่างโจว ระบุว่า นอกจากสองบริษัท EVs หลักของมณฑลกว่างต้ง ได้แก่ BYD และ GAC AION ที่เริ่มการลงทุนเพื่อผลิต EVs ในประเทศไทยแล้ว ยังมีบริษัทและผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อยที่เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ EVs ยื่นขอรับสิทธิประโยชน์การลงทุนต่อเนื่องมา

สำนักงานปีโอไอ นครกว่างโจว แลกเปลี่ยนข้อมูลว่า บริษัทรายใหญ่มักเชิญชวนผู้ประกอบการจีนที่ผลิตป้อนห่วงโซ่การผลิตในประเทศจีนมายื่นขอรับสิทธิประโยชน์การลงทุนในประเทศไทยจากปีโอไอ ซึ่งบริษัทส่วนใหญ่มีขีดความสามารถตามเงื่อนไขที่ปีโอไอระบุไว้ จึงมักจะได้รับอนุมัติสิทธิประโยชน์เพื่อการลงทุนในประเทศไทยต่อไป ทั้งนี้ แนวโน้มดังกล่าว เห็นตัวอย่างได้จากกรณีบริษัทผลิต EVs ของจีน SAIC Motor's Park ที่ได้พัฒนาความร่วมมือกับบริษัทไทย ได้แก่ บริษัท CP เพื่อผลิตแบตเตอรี่แล้ว แต่ยังมีแผนที่จะดึงดูดบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วน EVs ที่สำคัญอื่น ๆ เข้ามาตั้งโรงงานผลิตในประเทศไทย เพื่อให้ห่วงโซ่อุปทานสมบูรณ์ขึ้น โดยจากรายงานข่าวดังกล่าวฝ่ายจีนแสดงมุมมองว่า แนวทางดังกล่าวเป็นการช่วยเหลือประเทศไทย²⁰

หากมองอย่างวิเคราะห์แล้ว ความสามารถของประเทศไทยในการดึงดูดบริษัทรายย่อยหรือ SMEs อื่น ๆ ของจีนเข้ามาลงทุนในประเทศไทย ในมุมมองนี้อาจเป็นการดี แต่อีกมุมมองก็เป็นการสะท้อนว่า ไทยยัง “ขาด” ขีดความสามารถที่ทำให้บริษัทจีนไม่สามารถเชื่อมโยงบริษัทไทย หรือมีข้ออ้างที่จะนำบริษัทจีนที่มีประสบการณ์และความสามารถด้านเทคโนโลยีขั้นสูงเข้ามาสร้างห่วงโซ่อุปทานในประเทศไทย ซึ่งกลายเป็นอุปสรรคต่อการสร้างพื้นฐานอุตสาหกรรม EVs ในประเทศไทยอย่างแท้จริงผ่านภาคเอกชนไทยและบุคลากรไทย ทั้งนี้ แม้ว่าบริษัทที่สนใจการลงทุนในประเทศไทย

²⁰ Li, X., How China's EVs are Taking Thailand by Storm, The Diplomat, [Online], 2024, February 7, Available from: <https://thediplomat.com/2024/02/how-chinas-evs-are-taking-thailand-by-storm/>.

อยู่ในกลุ่มเป้าหมายที่บีโอไอมุ่งหาเป้าหมายเพื่อสร้าง ecosystem ที่สมบูรณ์สำหรับอุตสาหกรรม EVs ในประเทศไทย เช่น แบตเตอรี่ และแผงวงจรอิเล็กทรอนิกส์ (PCB) แต่อาจสร้างความท้าทายต่อกลุ่มผู้ประกอบการภายใน

แนวโน้ม “การลงทุนศูนย์เหรียญ” ที่เกิดจากการรับช่วงการผลิตต่อกันเองในกลุ่มธุรกิจจีน ทำให้โอกาสทางธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับ EVs สัดส่วนเพียงเล็กน้อยตกมาถึงภาคเอกชนไทย มีความน่าห่วงกังวล เนื่องจากจีนมีอิทธิพลและขีดความสามารถสูงที่จะกีดกัน หรือผูกขาดเทคโนโลยี ตลอดจนห่วงโซ่อุปทาน ดังเห็นได้จากกรณีของกระบวนการผลิตแบตเตอรี่ที่ถือเป็นหัวใจของอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า โดยจีนเข้าครอบครองวัตถุดิบสำคัญ ได้แก่ แร่หายาก โดยการเข้าร่วมลงทุนในกิจการเหมืองในประเทศต่าง ๆ ที่เป็นการควบคุมตั้งแต่กระบวนการต้นน้ำ

นอกจากบีโอไอแล้ว สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ. หรือ EECO-Eastern Economic Corridor Office) เป็นอีกหน่วยงานหนึ่งของรัฐบาลไทยที่ดำเนินการอย่างแข็งขันในการดึงดูดการลงทุนเข้าประเทศไทยในสาขาที่สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล โดยใช้แนวทางในการเจรจาเพื่อกำหนดสิทธิประโยชน์ที่จะบริษัทแต่ละรายจะได้รับ²¹ ล่าสุด เมื่อเดือนมิถุนายน 2567 บริษัทจากมณฑลกว่างตุง 2 ราย ได้ทำความตกลงกับ สกพอ. ที่จะเข้ามาลงทุนในพื้นที่ EEC ได้แก่ Olympic Circuit Technology Co. Ltd.²² และ Shenzhen Winline Technology Co. Ltd.²³ ซึ่งเป็นบริษัทผลิตแผงวงจรไฟฟ้า และผลิตอุปกรณ์และระบบเทคโนโลยีสำหรับการชาร์จ EVs ตามลำดับ โดยบริษัททั้งสองดำเนินธุรกิจกับบริษัท BYD และ GAC AION และจะเชื่อมโยงธุรกิจดังกล่าวต่อในประเทศไทยด้วย ทั้งนี้ การเข้ามาลงทุนของบริษัทที่ยกเป็นตัวอย่างข้างต้น แสดงถึงความหลากหลายของสาขาเทคโนโลยีขั้นสูงที่ประเทศไทยยังขาดความพร้อม และเป็นโอกาสสำหรับฝ่ายจีน ตั้งแต่ในกระบวนการในห่วงโซ่อุปทาน EVs ได้แก่ แผงวงจรไฟฟ้า ไปถึง ห่วงโซ่

²¹ คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) ได้เห็นชอบ (ร่าง) ประกาศ กพอ. เรื่อง สิทธิประโยชน์สำหรับผู้ประกอบกิจการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. ... ซึ่งเป็นกฎหมายลูกของ พ.ร.บ.อีอีซี เมื่อธันวาคม 2566 และอยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยประกาศดังกล่าวนอกจากจะกำหนดคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตแล้ว ยังกำหนดให้มีคณะกรรมการเจรจาสิทธิประโยชน์ หลักการทั่วไปจะคล้ายกับสิทธิประโยชน์ของบีโอไอ แต่อีอีซีจะมีการเจรจากับแต่ละรายว่ามีรายละเอียดการลงทุนอย่างไร มูลค่าลงทุนเท่าไร และต้องการสิทธิประโยชน์อะไรบ้าง โดยจะมีการรอบเรื่องสิทธิประโยชน์ให้ผู้ลงทุนแต่ละรายพิจารณาและมาเจรจากัน เพื่อสรุปข้อตกลงการให้สิทธิประโยชน์ และรายงานต่อบอร์ดอีอีซีรับทราบ ดังนั้นแต่ละรายแม้จะลงทุนในอุตสาหกรรมกลุ่มเดียวกัน ก็อาจจะได้สิทธิประโยชน์ไม่เท่ากัน (<https://mgronline.com/business/detail/9670000041102>)

²² <http://www.olympicpcb.com/about.php>

²³ <https://en.szwinline.com/>

คุณค่า (value chain) ต่อเนื่อง ได้แก่ เทคโนโลยีการชาร์จแบตเตอรี่ EVs เพื่อตอบสนองการขยายตัวของตลาด EVs ในประเทศไทย

รายงานข่าว Channel News Asia ระบุว่า ผู้ประกอบการไทยตระหนักดีว่าบริษัท EVs ต่างมีห่วงโซ่อุปทานมาจากต่างประเทศแล้ว แต่หวังที่จะได้รับ spillover effect จากการลงทุนดังกล่าว บริษัทไทยจึงต้องพยายามหาแนวทางปรับธุรกิจและผลิตภัณฑ์ให้สามารถเข้าเป็นส่วนหนึ่งของอุตสาหกรรม EVs²⁴ นอกจากนี้ บทวิเคราะห์โดยสื่อ The Standard เมื่อเดือนสิงหาคม 2567 ระบุว่าสัมภาษณ์นายสมพล ธนาคำรงค์ศักดิ์ นายกสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย ว่า บริษัท EVs ที่ได้รับการอุดหนุนไม่ได้ซื้อชิ้นส่วนรถยนต์ส่วนใหญ่จากซัพพลายเออร์ในประเทศไทย โดยมีโรงงานผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในไทยเพียง 12 แห่งจากทั้งหมด 660 แห่ง ที่สามารถเป็นซัพพลายเออร์ชิ้นส่วนรถยนต์ให้กับบริษัท EVs จีนได้²⁵

ข้อมูลข้างต้นแสดงให้เห็นว่า การที่มีบริษัทศักยภาพสูงด้าน EVs ของจีนดำเนินการในประเทศไทย โดยเชื่อมโยงกับฝ่ายไทยเพียงเล็กน้อยอาจกีดกันโอกาสการเข้าเป็นผู้เล่นที่สำคัญในอุตสาหกรรม EVs ที่ขยายฐานมายังประเทศไทย และมีผลต่อเนื่องถึงกระบวนการพัฒนาเศรษฐกิจของไทยในภาพรวม โดยประเทศไทยอาจไม่สามารถบรรลุเป้าหมายการเป็น mobility hub ในขณะที่ผู้ประกอบการไทยตลอดจนแรงงานไทยที่มีทักษะอาจต้องสูญเสียโอกาสและรายได้ หากไม่สามารถปรับตัวให้เข้าสู่อุตสาหกรรม EVs ได้

ในมุมมองของการพัฒนาห่วงโซ่อุปทานในภาคการผลิตตามนัยข้างต้นเห็นได้ชัดว่า ถึงแม้ฝ่ายจีนเล็งเห็นประโยชน์จากขยายการลงทุนมายังประเทศไทยเพื่อทำการผลิต EVs สำหรับตลาดไทยและอาเซียน แต่ยังคงมีท่าทีที่ต้องการให้บริษัทจีนที่มีเทคโนโลยีและความเชี่ยวชาญมาร่วมพัฒนาห่วงโซ่อุปทานในประเทศไทย แทนการมุ่งเชื่อมโยงกับบริษัทหรือผู้ประกอบการไทย หรือ localisation ซึ่งสะท้อนถึงความเสี่ยงที่มาพร้อมกับโอกาสจากการลงทุนระลอกแรกของธุรกิจ EVs จีนในประเทศไทย

อย่างไรก็ดี เมื่อพิจารณาในด้านของ value chain หรือห่วงโซ่คุณค่าจากการลงทุนด้าน EVs สามารถเห็นการเชื่อมโยงกับบริษัทไทยอย่างชัดเจน เช่น บริษัท BYD ร่วมมือกับบริษัท

²⁴ Wong, M., Thailand's push to become an electric vehicle manufacturing hub, Channel News Asia, [Online], 2024, August 1, Available from: <https://www.channelnewsasia.com/asia/thailand-ev-hub-byd-zero-emissions-vehicles-carbon-tax-4516486>.

²⁵ เสาวลักษณ์ เขตสูงเนิน และ สกฤษชัย เก่งอนันตานนท์, ชวนวิเคราะห์สถานการณ์ ‘เพียงแค่ 2 ปี’ คลื่น EV จีนซัดอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยล้มเป็นโดมิโนทั้งห่วงโซ่อุปทาน ‘เจ็บ’ แค่ไหน?, [ออนไลน์], 1 สิงหาคม 2567, แหล่งที่มา: <https://thestandard.co/analysis-of-the-ev-situation-in-thailand/>.

Rever Automotive ที่เป็นผู้จัดจำหน่ายรถยนต์สันดาปรายใหญ่ของไทยมาก่อน และได้ใช้โอกาสนี้ปรับตัวเป็นผู้นำการตลาดด้าน EVs ทั้งนี้ เนื่องจากการโน้มของ value chain ธุรกิจ EVs จีนได้ประโยชน์จากตลาดในประเทศไทย รวมถึงการเป็นฐานการผลิตและกระจายสินค้าไปยังภูมิภาคอาเซียนที่ราคาย่อมเยาลง²⁶ ซึ่งสำหรับฝ่ายไทยเอง นอกจากแรงกระตุ้นตลาด EVs ภายในประเทศแล้ว ในระยะต่อไปยังมีภาคการค้าระหว่างประเทศ และภาคบริการ เช่น บริการนิคมอุตสาหกรรม บริการสถานีชาร์จ บริการหลังการขาย ที่จะมีส่วนกระตุ้นเศรษฐกิจไทยได้เช่นกัน ในลักษณะ win-win ทั้งนี้ทั้งนั้น หากฝ่ายไทยสามารถเพิ่มขีดความสามารถที่เป็นพื้นฐานการสร้างเชื่อมั่นให้ธุรกิจ EVs จีนเชื่อมโยงกับผู้ประกอบการไทยในภาคการผลิตได้อย่างมั่นใจในลักษณะเดียวกันภาคการค้า และบริการ จะมีส่วนช่วยสร้าง ecosystem ที่สมบูรณ์ขึ้นในอนาคต

2.2.2 การขาดบุคลากรด้านเทคโนโลยีขั้นสูง - สร้างเงื่อนไข การลงทุนศูนย์เหรียญ ?

แม้ว่าอุตสาหกรรมยานยนต์สันดาปของไทยจะมีความสำคัญอันดับต้นของโลก และสร้างรายได้ให้ประเทศกว่าร้อยละ 10 ของ GDP ต่อเนื่องมาหลายทศวรรษ ประเด็นปัญหาบุคลากรที่มีทักษะยังประสบความท้าทาย โดยข้อมูลช่วงปี 2563 จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้แทนภาคเอกชนภาครัฐ และผู้แทนแรงงาน โดยกรมการจัดหางาน กระทรวงแรงงาน ร่วมกับศูนย์ประสานงานเพื่อการวิจัยแรงงาน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ที่ปรากฏในบทความหนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจเมื่อเดือนกันยายน 2563 สรุปผลการสัมมนาระดมความเห็นเรื่อง “ตลาดแรงงานไทยหลังยุคโควิด-19 : ผลกระทบ แนวโน้มและทางออก” ระบุถึงความท้าทายสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยว่า แรงงานมีช่องว่างทักษะด้านคอมพิวเตอร์และภาษาอังกฤษ โดยเฉพาะกลุ่มที่มีการศึกษาระดับมัธยมปลาย ปฏิบัติงานในสายงานการผลิต เช่น งานประกอบ ตรวจสอบคุณภาพ และงานเทคนิค ซึ่งหากมีเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ๆ แรงงานกลุ่มนี้จะไปต่อไม่ได้ นอกจากนี้ ยังมีแนวโน้มการลดจำนวนแรงงาน เพราะมีการนำระบบอัตโนมัติและหุ่นยนต์เข้ามาทดแทน โดยบทความดังกล่าวเสนอว่า ต้องมีการเตรียมบุคลากรให้พร้อมรองรับการทำงานยุคดิจิทัล โดยเร่งยกระดับทักษะด้านเทคโนโลยีไปสู่การผลิตยานยนต์สมัยใหม่ รวมถึงทักษะด้านคอมพิวเตอร์และภาษาต่างประเทศ²⁷

ทั้งนี้ รายงานที่จัดทำขึ้นโดยสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม ช่วงปี 2566 ระบุผลการสอบถามข้อมูลผู้ผลิต EVs พบว่า ผู้ผลิตยังไม่ประสบปัญหาขาดแคลนแรงงาน แต่ยังคงต้องการแรงงานที่มีทักษะเฉพาะเกี่ยวกับยานยนต์ไฟฟ้าและแรงงานที่มีทักษะและ

²⁶ Li, X., How China's EVs are Taking Thailand by Storm, The Diplomat, [Online], 2024, February 7, Available from: <https://thediplomat.com/2024/02/how-chinas-evs-are-taking-thailand-by-storm/>.

²⁷ เสาวณี จันทะพงษ์ และ ชฎาธาร โอชธีศ, พลิกวิกฤติ “ยานยนต์ไทย” ด้วยยกระดับ “ทักษะแรงงาน”, [ออนไลน์], 19 กันยายน 2563, แหล่งที่มา: <https://www.bangkokbiznews.com/business/898641>.

คุณภาพ ประกอบด้วย (1) ทักษะพื้นฐาน เช่น พื้นฐานยานยนต์ไฟฟ้า ความปลอดภัยในการทำงาน ระบบแรงดันไฟฟ้าสูงใน EVs ความรู้พื้นฐานอุปกรณ์อัดประจุไฟฟ้าสำหรับ EVs (2) ทักษะชั้นกลาง เช่น ระบบจัดการแบตเตอรี่ (3) ทักษะขั้นสูง เช่น X in the loop Simulation, EV Powertrain System ซึ่งสอนในระดับอุดมศึกษาในสาขาวิศวกรรมไฟฟ้าเป็นส่วนใหญ่²⁸

ข้อมูลช่องว่างทักษะข้างต้นสอดคล้องกับข้อประเมินของฝ่ายจีนที่ระบุว่า ไทยยังขาดบุคลากรด้านเทคโนโลยีขั้นสูงสำหรับ EVs ซึ่งประเด็นดังกล่าวถูกสะท้อนออกมาให้เห็นในจำนวนการเดินทางเข้าประเทศไทยของผู้แทนบริษัทที่ได้รับสิทธิประโยชน์การลงทุนจากบีโอไอ โดยสถิติฝ่ายตรวจลงตราของสถานกงสุลใหญ่ ณ นครกว่างโจว แสดงให้เห็นว่า การขอรับการตรวจลงตราสำหรับภาคเอกชนจีนสำหรับเดินทางเข้าประเทศไทยเพื่อสนับสนุนภารกิจบริษัทที่ได้รับสิทธิประโยชน์การลงทุนจากบีโอไอ รวมถึงปฏิบัติการของบริษัท EVs ใหญ่ทั้งสอง เช่น การผลิตชิ้นส่วนสำหรับ EVs การติดตั้งเครื่องจักร การสร้างโรงงาน มีจำนวนที่แสดงให้เห็นนัยสำคัญ โดยในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2567 มีจำนวน 1,615 ราย ซึ่งขยายตัวจากปี 2566 ซึ่งทั้งปีมีจำนวน 1,486 ราย²⁹ เมื่อคำนึงว่าปัจจุบันมีการผ่อนปรนการเดินทางเข้าประเทศไทยสำหรับการท่องเที่ยว ทำงาน หรือการติดต่อธุรกิจระยะสั้น³⁰ ทำให้ประเมินได้ว่า มีโอกาสสูงที่จะมีตัวเลขแฝงของผู้เดินทางจากจีนเข้าประเทศไทยด้วยมาตรการที่ผ่อนปรนลง เพื่อชดเชยหรือสนับสนุนบุคลากรด้าน EVs ที่ยังขาดแคลนในประเทศไทยด้วย

จากการเยี่ยมชมโรงงานผลิตรถยนต์ของบริษัท GAC AION ในเขตอุตสาหกรรมพานหยุน นครกว่างโจว พบว่า มีสัดส่วนการใช้ระบบหุ่นยนต์ในการผลิตสูง ซึ่งคาดได้ว่าการผลิต EVs ในประเทศไทยจะเป็นไปในรูปแบบเดียวกัน ขณะเดียวกันบริษัท Olympic Circuit Technology ก็มี

²⁸ กองนโยบายอุตสาหกรรมรายสาขา 1 สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม, แนวทางการพัฒนาและกลไกการเชื่อมโยง ระหว่างอุปทานและอุปสงค์ด้านแรงงาน เพื่อรองรับอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า, [ออนไลน์], แหล่งที่มา: <https://www.oie.go.th/assets/portals/1/fileups/2/files/ArticlesAnalysis/Development-link-Labor-EV.pdf>.

²⁹ สถิติการตรวจลงตรา ปี 2566-2567 ของสถานกงสุลใหญ่ ณ นครกว่างโจว ทั้งนี้ ด้วยระบบตรวจลงตราที่ปรับเมื่อเดือนกันยายน 2566 กำหนดเฉพาะเจาะจงสำหรับผู้ขอรับการตรวจลงตราเชื่อมโยงกับบริษัทที่ได้รับสิทธิประโยชน์จากบีโอไอทำให้เห็นตัวเลขที่ชัดเจน

³⁰ โดยเฉพาะมาตรการยกเว้นการตรวจลงตราประเภท ผ. 60 ที่มีผลบังคับใช้เมื่อเดือน ก.ค. 2567 ที่อนุญาตให้ผู้ถือหนังสือเดินทาง 93 ประเทศ/ดินแดน สามารถเดินทางเข้าประเทศไทยเพื่อท่องเที่ยว ทำงาน หรือติดต่อธุรกิจระยะสั้น ซึ่งเงินเป็นหนึ่งในประเทศกลุ่มดังกล่าว (ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง กำหนดรายชื่อประเทศและดินแดนที่ผู้ถือหนังสือเดินทางหรือเอกสารใช้แทนหนังสือเดินทาง ซึ่งเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวเพื่อการท่องเที่ยว ทำงาน หรือการติดต่อธุรกิจระยะสั้น ได้รับการยกเว้นการตรวจลงตรา และให้อยู่ในราชอาณาจักรได้ไม่เกินหกสิบวัน เป็นกรณีพิเศษ (<https://ratchakitcha.soc.go.th/documents/37563.pdf>))

แผนที่จะใช้ระบบหุ่นยนต์สำหรับการผลิตแผงวงจรไฟฟ้าในประเทศไทยเพื่อป้องกันเข้าสู่สายการผลิต EVs ซึ่งแนวทางการใช้ระบบหุ่นยนต์เป็นแนวทางหนึ่งที่จะแก้ปัญหาการขาดแคลนบุคลากร แต่อาจเป็นเงื่อนไขที่ทำให้อุตสาหกรรม EVs ไม่สามารถสร้างงานได้จำนวนมากได้เท่ากับเดียวกับอุตสาหกรรมรถยนต์สันดาปในช่วง 2-3 ทศวรรษที่ผ่านมา ที่แสดงถึงความจำเป็นต้องสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับบุคลากรไทยในห่วงโซ่อุปทาน EVs ดังกล่าว เพื่อเข้าทำงานในตำแหน่งงานที่เหมาะสม และสามารถต่อยอดการเรียนรู้และพัฒนาอุตสาหกรรม EVs เพื่อหลีกเลี่ยงแนวโน้ม การลงทุนศูนย์เหรียญ ที่ฝ่ายไทยในระดับต่าง ๆ จะไม่ได้รับประโยชน์สูงสุด หรือได้รับผลตอบแทนไม่คุ้มค่าสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ที่บริษัทต่างชาติที่ลงทุนได้รับ โดยเฉพาะสิทธิประโยชน์ด้านภาษีที่เป็นแหล่งรายได้สำคัญสำหรับประเทศไทย

ในส่วนของบริษัท BYD ผู้บริหารได้กล่าวในพิธีเปิดสายพานการผลิตในโรงงานแรกในประเทศไทยที่จังหวัดระยอง เมื่อเดือนกรกฎาคม 2567 ว่า เมื่อบริษัทดำเนินธุรกิจเต็มรูปแบบจะสร้างงานรวมกว่า 10,000 ตำแหน่ง³¹ ที่แสดงให้เห็นว่าโอกาสสำหรับการจ้างงานมีอยู่สูง แต่การที่ฝ่ายไทยจะได้ประโยชน์สูงสุดจากโอกาสนี้ มีความจำเป็นต้องเร่งพัฒนาบุคลากรไทยให้มีทักษะเทคโนโลยีขั้นสูงที่เหมาะสมเพื่อเข้าเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทาน EVs ให้ได้มากที่สุด เพื่อพัฒนาพื้นฐานแรงงานและผู้ประกอบการไทยทั้งในด้านค่าตอบแทนที่สูงขึ้น และขีดความสามารถที่สูงขึ้นสำหรับรองรับอุตสาหกรรมขั้นสูงอื่น ๆ ในอนาคต

ประเด็นการขาดแคลนบุคลากรที่มีทักษะสำหรับอุตสาหกรรม EVs เป็นที่รับรู้และได้มีความริเริ่มเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวบ้างแล้วผ่านความร่วมมือจากภาคเอกชนและภาคการศึกษา อาทิ ความร่วมมือระหว่างฝ่ายไทย ประกอบด้วย สมาคมยานยนต์ไฟฟ้าไทยกับมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี กับฝ่ายจีน ประกอบด้วย บริษัท BYD และวิทยาลัยเทคนิคและอุตสาหกรรมเฉิงตู เพื่อฝึกอบรมหลักสูตรเทคโนโลยียานยนต์พลังงานใหม่และการซ่อมบำรุง ซึ่งเมื่อเดือนกรกฎาคม 2567 ได้จัดขึ้นแล้ว 2 รุ่น รวมทั้งฝ่ายไทยเองได้จัดการฝึกอบรมเพื่อเพิ่มทักษะสำหรับยานยนต์ไฟฟ้า เช่น ช่างเทคนิคซ่อมบำรุงรถยนต์ไฟฟ้า ด้วยเช่นกัน อย่างไรก็ตาม ยังไม่สังเกตเห็นความร่วมมือระยะยาวระหว่างฝ่ายไทยกับจีนในการสร้างบุคลากรไทยเพื่อสนับสนุนการขยายตัวของอุตสาหกรรม EVs ในประเทศไทย ที่ถือเป็นฐานการผลิตที่สำคัญของบริษัทจีนในภูมิภาคอาเซียน

³¹ Wong, M., Thailand's push to become an electric vehicle manufacturing hub, Channel News Asia, [Online], 2024, August 1, Available from: <https://www.channelnewsasia.com/asia/thailand-ev-hub-byd-zero-emissions-vehicles-carbon-tax-4516486>.

2.2.3 เงินอุดหนุนและสิทธิประโยชน์ - เชื้อเชิญแต่อาจไม่รัดกุมเพียงพอ

ข้อริเริ่มนโยบาย 30@30 เมื่อปี 2565 มาจนถึงมติคณะรัฐมนตรีเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2566 เห็นชอบให้ดำเนินมาตรการสนับสนุนการใช้ EVs ระยะที่ 2 หรือมาตรการ EV3.5 ตามข้อเสนอของคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ ที่มุ่งใช้มาตรการเงินอุดหนุน การลดหรือยกเว้นอากรศุลกากร และการลดอัตราภาษีสรรพสามิตให้แก่ผู้ได้รับสิทธิตามมาตรการเพื่อส่งเสริมการใช้ EVs โดยมอบหมายให้กระทรวงการคลัง โดยกรมสรรพสามิตกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข เพื่อให้ราคารถยนต์และรถจักรยานยนต์แบบพลังงานไฟฟ้าลดลงใกล้เคียงกับรถยนต์ประเภทสันดาป³² ซึ่งเป็นมาตรการที่สร้างแรงจูงใจสำคัญสำหรับผู้บริโภคไปจนถึงผู้ผลิต อย่างไรก็ตาม การกำหนดช่วงเวลาการผลิต จำหน่าย และจดทะเบียน EVs เพื่อเป็นเงื่อนไขกระตุ้นการผลิตทดแทนการนำเข้า อาจเป็นปัจจัยหนึ่งในการขับเคลื่อนให้เกิดการร่งนำบริษัท เทคโนโลยี ผู้ประกอบการและบุคลากรฝ่ายจีน เพื่อตอบรับกับกรอบเวลาดังกล่าว สำหรับมาตรการ EV3.5 ระบุไว้ในช่วงปี 2567-2570 ซึ่งเงื่อนไขกระตุ้นการลงทุนในประเทศ ประกอบด้วย การให้ผู้ได้รับการสนับสนุนผลิตเพื่อชดเชยการนำเข้าภายในปี 2569 ในอัตราส่วน 1 : 2 (นำเข้า 1 คัน ผลิตชดเชย 2 คัน) และจะเพิ่มอัตราส่วนเป็น 1 : 3 ภายในปี 2570³³

³² ประกาศกรมสรรพากร เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับสิทธิตามมาตรการสนับสนุนการใช้นโยบายยานยนต์ไฟฟ้า ประเภทรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ระยะที่ 2 ประกาศบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2567 เป็นต้นไป (<https://lawelcs.excise.go.th/lawdetail?id=8144>)

³³ กรมประชาสัมพันธ์, รัฐบาลสนับสนุนมาตรการ EV 3.5 ส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า, สำนักข่าวกรมประชาสัมพันธ์, [ออนไลน์], 25 ธันวาคม 2566, แหล่งที่มา: <https://www.prd.go.th/th/content/page/index/id/249137>.

EV 3.5 เดินหน้าสู่เป้าหมาย 30@30 ภายในปี 2573

มาตรการสนับสนุนการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้า ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2567 - 2570)

ประเภทรถ	ราคา	ขนาดแบตเตอรี่	เงินอุดหนุน	สิทธิประโยชน์
รถยนต์ไฟฟ้า	ไม่เกิน 2 ล้านบาท	ต่ำกว่า 50 kWh ขึ้นไป	20,000 - 50,000 บาท/คัน 50,000 - 100,000 บาท/คัน	ลดภาษีเงินได้ CBU ไม่เกิน 40% ไม่เกิน 2 ปีแรก (พ.ศ. 2567-2568) ลดภาษีศุลกากรนำเข้า จาก 8% เหลือ 2%
รถกระบะไฟฟ้า	ไม่เกิน 2 ล้านบาท	ตั้งแต่ 50 kWh ขึ้นไป	50,000 - 100,000 บาท/คัน	-
รถจักรยานยนต์ไฟฟ้า	ไม่เกิน 150,000 บาท	ตั้งแต่ 3 kWh ขึ้นไป	5,000 - 10,000 บาท/คัน	-

เงื่อนไขมาตรการ

- ต้องเป็นรถยนต์ไฟฟ้าเพื่อการพาณิชย์
- อัตราส่วน 1 : 2 ภายในปี 2569 (นำเข้า 1 คัน ผลิตชดเชย 2 คัน) หรือ อัตราส่วน 1 : 3 ภายในปี 2570 (นำเข้า 1 คัน ผลิตชดเชย 3 คัน)
- รถยนต์ไฟฟ้าทำเรื่อง (CBU) ที่นำเข้ามาแล้วแต่ยังไม่ได้จดทะเบียน
- จะต้องเป็นภาคเอกชนและฐานภาษีศุลกากรรวม (นอก)
- จะต้องเป็นภาคเอกชนและฐานภาษีศุลกากรรวม (นอก)
- ยานยนต์ไฟฟ้าที่ผลิตในไทย (ATIRIC)
- เงื่อนไขการขึ้นทะเบียนรถจะขึ้นห้วนเป็นไปตามมาตรการ EV 3

คุณสมบัติผู้เข้าร่วม

- ผู้เข้าร่วม EV 3 สามารถเข้าร่วม EV 3.5 ได้
- อ้างอิงคุณสมบัติผู้เข้าร่วมโครงการตามมาตรการ EV 3

ภาพที่ 1 มาตรการ EV3.5

หมายเหตุ มาตรการ EV3.5 ที่มุ่งใช้มาตรการเงินอุดหนุน การลดอัตราหรือยกเว้นอากรศุลกากร และการลดอัตราภาษีสรรพสามิตให้แก่ผู้ได้รับสิทธิตามมาตรการเพื่อส่งเสริมการใช้ EVs โดยมีมาตรการผลิต EVs ชดเชยการนำเข้าภายในปี 2569 ในอัตราส่วน 1 : 2 (นำเข้า 1 คัน ผลิตชดเชย 2 คัน) และจะเพิ่มอัตราส่วนเป็น 1 : 3 ภายในปี 2570 ที่มา: บีไอไอ

สำหรับการดึงดูดการลงทุนผ่านการให้สิทธิประโยชน์ผ่านบีไอไอ และ สกพอ. ที่เป็นสองหน่วยงานหลัก เห็นได้ว่า เน้นมาตรการเชิงเชิงรุก โดยให้ระบุข้อมูล เพื่อไปคำนวณเป็นอัตราสิทธิประโยชน์ เช่น จำนวนบุคลากรท้องถิ่นที่จะจ้างงาน ปริมาณเทคโนโลยีที่จะใช้ มากกว่ามาตรการเชิงควบคุม เช่น การกำหนดให้ผู้ลงทุนมีผู้เชี่ยวชาญถ่ายทอดเทคโนโลยี การกำหนดสัดส่วนการจ้างงานคนท้องถิ่น ซึ่งประเทศอื่น ๆ เช่น มาเลเซียมีการกำหนดที่อัตราร้อยละ 80 หรือการกำหนดสัดส่วนการจ้างงานภาคเทคโนโลยี และผู้บริหารชั้นสูงด้วย ไม่ใช่แค่สายสนับสนุน³⁴ เนื่องจากบริษัทจีนเข้ามาประเทศไทยช่วงแรก แทบทุกบริษัท ในทุกสาขามีการนำผู้เชี่ยวชาญจำนวนมากเดินทางเข้าประเทศไทยเพื่อติดตั้งระบบ โดยฝ่ายไทยอาจจำเป็นต้องหาวิธีเชิงกำกับควบคุม เพื่อเพิ่มความมั่นใจว่า จะมีการถ่ายทอดความรู้และทักษะในด้านเทคโนโลยีขั้นสูงต่อไปสำหรับเป็นฐานในการพัฒนาอุตสาหกรรมของฝ่ายไทยผ่านแนวทางต่าง ๆ เช่น ภายในองค์กร ภายในกลุ่มธุรกิจ หรือระดับเยาวชน

³⁴ Vin, L. S., Foreign Direct Investment Regimes Malaysia 2024, International Comparative Legal Guides International Business Reports, [Online], 2023, November 16, Available from: <https://iclg.com/practice-areas/foreign-direct-investment-regimes-laws-and-regulations/malaysia>.

หากมองถึงตัวอย่างการลงทุนที่ผ่านมาจากฝ่ายจีน ข้อมูลที่ได้จากการสอบถาม บริษัท Huawei ที่ตั้งสำนักงานระดับภูมิภาคในประเทศไทย ทราบว่า Huawei จ้างงานคนไทยใน อัตราร้อยละ 77 ของพนักงานทั้งหมดในประเทศไทย ซึ่งพนักงานไทยส่วนใหญ่อยู่ในฝ่ายการขาย มากกว่าด้านเทคโนโลยี เพราะทาง Huawei มีมุมมองว่า ประเทศไทยเป็นตลาดที่สำคัญมากกว่าเป็น แรงขับเคลื่อนทางเทคโนโลยีของบริษัท จึงเห็นว่า การมีกรอบหรือเงื่อนไขการลงทุนและดำเนินธุรกิจ จะเป็นประโยชน์ในการพัฒนาทรัพยากรบุคคลและสร้าง ecosystem ที่เอื้อต่อการพัฒนาเทคโนโลยี ขั้นสูงด้วย

ทั้งนี้ บีโอไอเริ่มตระหนักถึงความเคลื่อนไหวของ “ทัพอุตสาหกรรม EVs จีน” สืบเนื่องจากการขยายฐานการผลิตไปยังประเทศไทย และได้ริเริ่มการจัดกิจกรรมจับคู่ธุรกิจให้บริษัท EVs จีนได้พบกับผู้ประกอบการไทย โดยได้จัดให้บริษัท BYD และ NETA แล้ว และกำลังมีแผนจะจัดขึ้น สำหรับแบรนด์ AION ของบริษัท GAC ต่อไป นอกจากนี้ บีโอไอยังให้ความสำคัญกับการจัดงานแสดง ชิ้นส่วนอุตสาหกรรมระดับนานาชาติ “SUBCON Thailand 2024” เพื่อสร้างโอกาสเชื่อมโยงธุรกิจให้ ผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศ โดยเปิดเข้ารับฟังทิศทางการพัฒนายานยนต์ไฟฟ้าและแผนการจัดซื้อ ชิ้นส่วนโดยตรงจากผู้บริหารค่ายรถยนต์

โดยการจัดงานล่าสุด คือ ครั้งที่ 18 เมื่อเดือนพฤษภาคม 2567 บีโอไอได้จัดกิจกรรม พิเศษ “BOI Symposium: EV Supply Chain Edition” ด้วย ซึ่งค่าย EVs จีนที่เข้าร่วมงาน 7 ราย ได้แสดงวิสัยทัศน์และแผนการจัดซื้อจัดหาชิ้นส่วนในประเทศไทย ตอกย้ำการใช้ประเทศไทยเป็น ฐานผลิตหลักในอาเซียน ทั้งนี้ โอกาสที่บริษัทเหล่านี้จะใช้ชิ้นส่วนในประเทศไทย อยู่ในช่วงร้อยละ 40-90 โดย BYD ระบุว่า มีแผนใช้ชิ้นส่วนในประเทศร้อยละ 40 ตามอัตราพื้นฐานตามกฎหมายว่าด้วย ถิ่นกำเนิดของสินค้า (rule of origin) เพื่อให้ได้รับสิทธิพิเศษทางการค้าในกลุ่มประเทศสมาชิก อาเซียน³⁵ โดยมีแผนขยายสัดส่วนในอนาคต ในขณะที่ NETA และ ChangAn มีแผนใช้ชิ้นส่วน ในประเทศกว่าร้อยละ 80³⁶

³⁵ Shira, D., Rules of Origin Criteria of ASEAN's free trade agreements, ASEAN Business News, [Online], 2021, January 6, Available from: <https://www.aseanbriefing.com/news/rules-origin-criteria-aseans-ftas/>.

³⁶ กรุงเทพธุรกิจ, 7 ค่ายรถ EV จีน ประกาศแผนใช้ชิ้นส่วนในไทย 40-90%, [ออนไลน์], 18 พฤษภาคม 2567, แหล่งที่มา: <https://www.bangkokbiznews.com/business/economic/1127292>.

แนวทางข้างต้นของบีไอไอเป็นความริเริ่มสำหรับธุรกิจต่างชาติทั้งที่ลงทุนในประเทศไทย หรือต้องการใช้ผลิตภัณฑ์จากประเทศไทยในห่วงโซ่อุปทานในต่างประเทศ อย่างไรก็ตาม ในภาพรวม การจัดสรรสิทธิประโยชน์การลงทุนของฝ่ายไทยยังไม่มีมาตรการระบุให้การเป็นหุ้นส่วนกับบริษัทไทย เป็นเงื่อนไขก่อนเข้ามาลงทุนในประเทศไทย

สำหรับแนวทางการดึงดูดการลงทุนของ สกพอ. ที่ปัจจุบันเป็นทางเลือกที่เพิ่มขึ้น มาจากบีไอไอ อาจต้องมีการติดตามการดำเนินการว่า สิทธิประโยชน์ที่ สกพอ. จัดสรรให้แก่แต่ละบริษัท จากการเจรจาเมื่อเอกภาพต่อภาพรวมในการส่งเสริมการลงทุนหรือไม่ หรือเป็นลักษณะของการแข่งขัน ของหน่วยงานไทย ที่อาจสร้างความสับสนสำหรับนักลงทุนต่างชาติ ดังตัวอย่างจากเอกสารดึงดูด การลงทุนของ สกพอ. ที่ปรากฏตามภาพที่ 2 นอกจากนี้ โดยที่ สกพอ. ระบุว่า มุ่งใช้การเจรจาเพื่อ จัดสรรสิทธิประโยชน์ จึงมีข้อสังเกตว่า การเจรจากับบริษัทที่ขอรับสิทธิประโยชน์จะมีลักษณะ race to the bottom หรือไม่ หากไม่มีขอบเขตการจัดสรรสิทธิประโยชน์ที่ตายตัวหรือเป็นโครงสร้าง และ จะสามารถมีแนวทางการติดตามการดำเนินการ ตลอดจนการลงทุนที่ไม่ดำเนินการตามแนวทางอย่าง เหมาะสมด้วยหรือไม่

EEC VS BOI 激励措施		
	EEC	BOI
1. 涵盖地区	EEC 特区 (目前37个工业区)	全国
2. 产业聚集	聚焦5大产业聚集 1. 医疗及卫生 2. 数位 3. 新一代汽车 4. 生物、循环及绿色经济 5. 医药	聚焦4大产业聚集 1. 生物、循环及绿色经济 2. 基础及辅助产业 3. 先进制造业 4. 数位、创新产业及高值服务业
3. 企业税减免	最多 15 年	根据 BOI 法案至多 13 年，根据竞争法最多可再增加 2 年
4. 外籍员工签证	EEC 签证 及 EEC 工作签	签证及工作签
5. 土地所有权	针对获核准事业之营运	针对进行推广之活动
6. 公寓所有权	针对获核准事业之营运及居住使用	无
7. 豁免外国特定专业人士工作限制	由 EEC 政策委员会提出之特定专业，如工程师、建筑师等	无
8. 使用外币金融交易权	· 外汇管理法约束豁免权 · 使用外币付款的权利	无
9. 申请类似自由贸易区之优惠	视个案需求	无
10. 申请关税法规相关特殊豁免权	视个案需求	无
11. 土地及房地产租赁权	允许租赁国有土地长达 50 年，并且可延长 49 年	无
12. 获得业务运营所需的 EEC 许可计划的权利	EEC 政策委员会/EEC 秘书长有权根据 14 项议会法案颁发批准、许可或执照	无

มาตรการส่งเสริม EEC VS BOI		
	EEC	BOI
1. พื้นที่ครอบคลุม	เขตพัฒนาพิเศษ EEC ปัจจุบันมี 37 เขตอุตสาหกรรม มุ่งเน้น 5 กลุ่มอุตสาหกรรมหลัก	ทั่วประเทศ มุ่งเน้น 4 กลุ่มอุตสาหกรรมหลัก
2. กลุ่มอุตสาหกรรม	1.อุตสาหกรรมทางการแพทย์ 2.อุตสาหกรรมดิจิทัล 3.อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ 4.อุตสาหกรรมเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว 5.อุตสาหกรรมบริการ	1.เศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว 2.อุตสาหกรรมพื้นฐานและอุตสาหกรรมสนับสนุน 3.อุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง 4.อุตสาหกรรมดิจิทัล สร้างสรรค์ และบริการที่มีมูลค่าสูง
3. ระยะเวลาภาษีเงินได้บุคคล	สูงสุด 15 ปี	สูงสุด 13 ปี ตามกฎหมายด้านการพัฒนาความสามารถในการแข่งขัน เพิ่มได้สูงสุด 2 ปี
4. 5 สาขาพนักงานต่างชาติ	EEC Visa และ Work Permit	Visa และ Work Permit
5. กรรมสิทธิ์ที่ดิน	สำหรับประกอบกิจการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษได้	สำหรับการส่งเสริมการค้าในกิจกรรม
6. กรรมสิทธิ์อาคารชุด	สำหรับประกอบกิจการและอยู่อาศัยในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษได้	ไม่มี
7. ข้อยกเว้นสำหรับผู้เชี่ยวชาญต่างชาติที่เข้ามาทำงาน	ขึ้นอยู่โดย EEC ผู้เชี่ยวชาญ เช่น วิศวกร สถาปนิก เป็นต้น	ไม่มี
8. สิทธิด้านธุรกรรมการเงินสกุลเงินต่างประเทศ	· การยกเว้นกฎหมายว่าด้วยการควบคุมการแลกเปลี่ยนเงินตรา · ใช้นิติกรรมต่างประเทศในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ	ไม่มี
9. ข้อยกเว้นสิทธิประโยชน์เช่นเดียวกับเขตประกอบการเสรี	ขึ้นอยู่กับความต้องการของแต่ละกรณี	ไม่มี
10. ข้อยกเว้นสิทธิประโยชน์เขตปลอดอากรตามกฎหมายศุลกากร	ขึ้นอยู่กับความต้องการของแต่ละกรณี	ไม่มี
11. สิทธิในการเช่าที่ดินและสิ่งอำนวยความสะดวก	อนุญาตให้เช่าในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษไม่เกิน 50 ปี และต่อสัญญาได้อีกไม่เกิน 49 ปี	ไม่มี
12. สิทธิการขอใบอนุญาตประกอบธุรกิจ	คณะกรรมการนโยบาย EEC/เลขาธิการ EEC มีอำนาจในการอนุมัติ หรือออกใบอนุญาต ตามพระราชบัญญัติ 14 ฉบับ	ไม่มี

ภาพที่ 2 เอกสารประกอบการบรรยายดึงดูดการลงทุนของ สกพอ. เมื่อเดือนมิถุนายน 2567 (ภาษาจีน พร้อมคำแปลอย่างไม่เป็นทางการภาษาไทย)

หมายเหตุ: เอกสารประกอบการบรรยายดึงดูดการลงทุนของ สกพอ. เมื่อเดือนมิถุนายน 2567 (ภาษาจีน พร้อมคำแปลอย่างไม่เป็นทางการภาษาไทย) ที่แสดงสิทธิประโยชน์ที่ สกพอ. สามารถจัดสรรให้ได้ โดยเปรียบเทียบกับสิทธิประโยชน์จากฝ่ายบีโอไอ ทั้งนี้ เมื่อต้นเดือนกรกฎาคม 2567 บีโอไอได้มีหนังสือถึง สกพอ. ให้ข้อมูลสิทธิประโยชน์บีโอไอเพื่อบรรจุในการนำเสนอของ สกพอ. อาทิ ประเด็นสิทธิการถือครองที่ดิน ซึ่งบริษัทที่ได้รับสิทธิประโยชน์จากบีโอไอสามารถยื่นขอถือกรรมสิทธิ์ที่ดิน เพื่อใช้ในกิจการที่ได้รับการส่งเสริม สำหรับเป็นที่ตั้งโรงงาน สำนักงาน ที่พักอาศัยของผู้บริหาร/ผู้อำนวยการ/คนงาน และประเด็นการอำนวยความสะดวกด้านเอกสารสำหรับการตรวจลงตราและใบอนุญาตทำงาน เพื่อให้การนำเสนอของ สกพอ. ในการดึงดูดการลงทุนเข้าประเทศไทย มีข้อมูลที่ครบถ้วน

ที่มา : สกพอ.

2.2.4 Investment at what cost?

เมื่อประเมินและเปรียบเทียบการจัดสรรสิทธิประโยชน์เพื่อดึงดูดการลงทุนของประเทศสมาชิกอาเซียนที่ต่างมีนโยบายส่งเสริมการลงทุนด้าน EVs รวมทั้งมีเป้าหมายในการเป็นศูนย์กลางการผลิต EVs ของภูมิภาคเช่นกัน เห็นได้ว่า ทั้งประเทศไทย มาเลเซีย เวียดนาม และอินโดนีเซีย มีข้อเสนอสิทธิประโยชน์ด้านภาษีกับบริษัทต่างชาติที่คล้ายคลึงกัน ได้แก่ การลดหรือยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล รวมทั้งมีมาตรการการลดหรือยกเว้นอากรนำเข้า ที่เป็นปัจจัยกระตุ้นอุปทานการใช้ EVs ที่มีผลต่อเนื่องในการกระตุ้นให้บริษัทต่างชาติเข้ามาลงทุนผลิตหลังจากอุปทานเคลื่อนสูงขึ้น (ดังที่ปรากฏในตารางที่ 1) ทั้งนี้ สำหรับประเทศไทยมีมาตรการเพิ่มเติมจากประเทศอื่น ๆ ข้างต้น ได้แก่ มาตรการเงินอุดหนุน ในอัตราเริ่มต้น 20,000-100,000 บาท/คัน สำหรับรถยนต์และรถกระบะ และ 5,000-10,000 บาท/คัน สำหรับรถจักรยานยนต์³⁷ ที่สะท้อนว่า ประเทศไทยมีต้นทุนในการส่งเสริมการใช้งานตลอดจนการพัฒนาอุตสาหกรรม EVs ที่อาจสูงกว่าประเทศอื่น ๆ เพราะนอกจากต้องแลกจากรายได้เงินภาษีที่ยกเว้นให้บริษัทที่เข้ามาลงทุนแล้ว ยังมียอดเงินที่ต้องจัดสรรเพื่อเป็นเงินอุดหนุน ซึ่งฝ่ายไทยควรต้องตระหนักถึงความเร่งด่วนที่จะต้องพัฒนาโครงสร้างโดยเฉพาะด้านบุคลากรทั้งแรงงานและผู้ประกอบการให้สามารถเข้าเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทานนี้ได้ เพื่อให้มีส่วนในการพัฒนาเศรษฐกิจไทยในระยะต่อไป ให้คุ้มค่างับเงินลงทุนที่ฝ่ายไทยลงไว้เพื่อกระตุ้นและอำนวยความสะดวกการลงทุนจากต่างชาติ

³⁷ ประกาศกรมสรรพากร เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับสิทธิตามมาตรการสนับสนุนการใช้นโยบายยานยนต์ไฟฟ้า ประเภทรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ระยะที่ 2 ประกาศบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2567 เป็นต้นไป (<https://lawelcs.excise.go.th/lawdetail?id=8144>)

ตารางที่ 1 เปรียบเทียบสิทธิประโยชน์ที่ประเทศสมาชิกอาเซียนที่มีเป้าหมายเป็นฮับ (hub) ด้าน EVs จัดสรรสำหรับการดึงดูดการลงทุนจากต่างชาติในอุตสาหกรรม EVs

ประเทศ	สิทธิประโยชน์/ แรงจูงใจ
ไทย	<ul style="list-style-type: none"> - การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล (CIT): สูงสุด 8 ปีสำหรับการผลิต EV และการผลิตชิ้นส่วนสำคัญ¹ - การลดภาษีนำเข้า: สำหรับรถยนต์ที่ประกอบเสร็จสมบูรณ์และชิ้นส่วน¹ - การลดภาษีสรรพสามิต: จาก 8% เป็น 2% สำหรับรถยนต์นั่ง BEV¹ - เงินอุดหนุนภาษีสรรพสามิต: สำหรับรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า รถกระบะ และรถยนต์นั่ง¹
มาเลเซีย	<ul style="list-style-type: none"> - สถานะผู้บุกเบิก: การยกเว้นภาษีเงินได้ 70% ถึง 100% เป็นเวลา 5 ถึง 10 ปี² - การลดหย่อนภาษีการลงทุน (Investment Tax Allowance): 60% ถึง 100% สำหรับค่าใช้จ่ายที่ตรงตามคุณสมบัติเป็นเวลา 5 ถึง 10 ปี² - การยกเว้นภาษีนำเข้า: สำหรับเครื่องจักรและอุปกรณ์² - การสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐาน: การพัฒนาสถานีชาร์จ EV²
เวียดนาม	<ul style="list-style-type: none"> - การลดภาษีเงินได้นิติบุคคล (CIT): 10% เป็นเวลา 15 ปี³ - การยกเว้นภาษีนำเข้า: สำหรับเครื่องจักรและอุปกรณ์³ - การลดค่าเช่าที่ดิน: สูงสุด 50% เป็นเวลา 10 ปี³ - เงินอุดหนุนจากรัฐบาล: สำหรับการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี EV³.
อินโดนีเซีย	<ul style="list-style-type: none"> - การยกเว้นภาษี (Tax Holiday): สูงสุด 20 ปีสำหรับการลงทุนใน EV⁴ - การยกเว้นภาษีนำเข้า: สำหรับเครื่องจักรและอุปกรณ์⁴ - การยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT): สำหรับสินค้านำเข้าที่ใช้ในการผลิต EV⁴ - เงินอุดหนุนจากรัฐบาล: สำหรับการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี EV⁴.

ที่มา

¹[Thailand Board of Investment] (<https://www.boi.go.th/upload/content/05.18.2022%20-%20BOI%20EV%20ppt.pdf>)

²[ASEAN Briefing] (<https://www.aseanbriefing.com/news/thailand-issues-new-incentive-package-for-electric-vehicle-industry/>)

³[FDi Intelligence] (<https://www.fdiintelligence.com/content/feature/southeast-asias-ev-investment-race-83011>)

⁴[ASEAN Energy] (<https://aeds.aseanenergy.org/news/thailand-issues-new-incentive-package-for-electric-vehicle-industry/>)

นอกจากนี้ การประเมินถึงต้นทุนให้เห็นภาพกว้างอาจต้องคำนึงถึงประเด็นผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ที่เป็นมิติที่ฝ่ายไทยต้องเตรียมแผนรองรับอย่างเต็มรูปแบบในระยะยาว เพราะการจัดการสิ่งแวดล้อมถือเป็นส่วนสำคัญสำหรับการสร้าง ecosystem อย่างสมบูรณ์ในประเทศไทย โดยต้องคำนึงถึงการวางพื้นฐานสำหรับการจัดการทรัพยากรที่เข้าและออกจากกระบวนการผลิตและใช้ EVs เพื่อให้แน่ใจว่า ประเทศไทย

จะได้ประโยชน์สูงสุดจากการลงทุน และไม่ได้เป็นเพียงฐานการลงทุนที่ถูกและสะดวก ทั้งนี้ โดยที่บริษัทเหล่านี้ต่างมีขีดความสามารถในการรักษามาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมที่สูง เพราะต้องตอบโจทย์การส่งสินค้าไปยังประเทศที่มีมาตรฐานการค่าสูง จึงควรกำหนดให้ธุรกิจจีนใช้มาตรฐานการผลิตที่รักษาสิ่งแวดล้อมในระดับเดียวกับที่บริษัทปฏิบัติอยู่ในประเทศจีน ซึ่งมีความเข้มงวดสูงทั้งในการตั้งมาตรฐานและการบังคับใช้กฎหมาย ขณะเดียวกัน ฝ่ายไทยโดยเฉพาะผู้ประกอบการควรปรับตัวให้เข้ามาตรฐานที่สูงขึ้นนี้เพื่อเข้าสู่ห่วงโซ่อุปทานระดับนานาชาตินี้ด้วย

2.3 สรุปผลการศึกษา

จากการประมวลข้อมูลที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการศึกษาทำความเข้าใจแนวโน้มพฤติกรรมการลงทุน EVs ระลอกแรกของธุรกิจจีนที่มีธุรกิจของมณฑลกว่างตั้งเป็น first mover เพื่อทราบถึงโอกาส ความเสี่ยง และข้อจำกัดของฝ่ายไทย ที่จะช่วยให้สามารถวางแผนการแสวงหาผลประโยชน์จากการลงทุนจากฝ่ายจีนได้อย่างเหมาะสม รายงานฉบับนี้พบว่า การไหลเข้าของเงินลงทุนจากจีนด้าน EVs เปิดโอกาสสำหรับประเทศไทยในการเข้าสู่ห่วงโซ่อุปทาน (supply chain) ที่สำคัญในภาคการผลิตนี้ รวมไปถึงจนถึงเข้าสู่ห่วงโซ่คุณค่า (value chain) ของภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เช่น ภาคการค้า และบริการ อย่างไรก็ตาม การดำเนินการอย่างเร่งรัดของทั้งฝ่ายไทยและจีน เพื่อขับเคลื่อนและตอบสนองนโยบายส่งเสริม EVs ส่งผลให้การลงทุนสาขา EVs ในประเทศไทยพบความท้าทายหรือ pain points ในหลายมิติ ที่มีนัยต่อการพัฒนาขีดความสามารถของเศรษฐกิจไทย ประกอบด้วย

1) การขาดแคลนบุคลากรด้านเทคโนโลยีขั้นสูงที่เป็นหนึ่งในเงื่อนไขให้ฝ่ายจีนนำผู้ประกอบการและบุคลากรที่มีทักษะเข้ามา ถือเป็นความเสี่ยงสำหรับผู้ประกอบการและบุคลากรไทยที่จะเสียโอกาสและพื้นที่ในห่วงโซ่อุปทาน และแม้บริษัทที่เข้ามาลงทุนจะมีตำแหน่งงานพร้อมจ้างงานฝ่ายไทย แต่การที่ฝ่ายไทยยังขาดแคลนบุคลากรที่เหมาะสม เป็นความเสี่ยงให้แรงงานไทยเสียโอกาสการทำงานในตำแหน่งที่อาศัยเทคโนโลยีขั้นสูง ที่เป็นการเพิ่มพูนทักษะ

2) มาตรการและสิทธิประโยชน์เพื่อดึงดูดการลงทุนสาขา EVs ยังมีช่องว่าง เนื่องจากการลดภาษี การยกเว้นอัตราศุลกากร และการให้เงินอุดหนุนผู้บริโภคซื้อ EVs ที่แม้จะช่วยกระตุ้นอุปสงค์ EVs ในประเทศ ที่เป็นจุดดึงดูดต่างประเทศเข้ามาลงทุนผลิต EVs ในประเทศไทย แต่ด้วยเวลาที่กระชั้นตามเงื่อนไขของสิทธิประโยชน์ ฝ่ายไทยจึงยังขาดความพร้อม โดยเฉพาะด้านบุคลากรตามนัยข้างต้น ขณะเดียวกัน แนวทางการจัดสรรสิทธิประโยชน์ในปัจจุบันยังขาดเครื่องมือที่รัดกุมเพื่อเชื่อมโยงบริษัทไทยเข้าสู่ห่วงโซ่อุปทานที่เกิดขึ้นใหม่นี้

3) การพัฒนาประเทศไทยให้เป็นฐานอุตสาหกรรม EVs ที่สำคัญตามเป้าหมายของรัฐบาลไทยยังต้องเตรียมความพร้อมในหลายด้านควบคู่ไปด้วย เพื่อให้มี ecosystem ที่สมบูรณ์นำลงทุน

ซึ่งนอกเหนือจากการพัฒนาบุคลากรตามนัยข้างต้น ยังมีประเด็นที่สำคัญ เช่น การบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมที่เป็นระบบ ที่ปัจจุบันฝ่ายไทยยังไม่มีกรอบไว้ชัดเจน

กล่าวในภาพรวม คือ ประเทศไทยยังขาดยุทธศาสตร์เพื่อขับเคลื่อนอุตสาหกรรม EVs เพื่อให้ได้ประโยชน์สูงสุดจากการลงทุนด้าน EVs ระลอกแรกที่ใหญ่มาจากจีน ซึ่งหากไม่สามารถจัดการอย่างเป็นระบบได้ อาจกลายเป็นความท้าทายสำหรับการสร้างขีดความสามารถให้ฝ่ายไทยพัฒนาห่วงโซ่อุปทาน EVs ให้ได้สมบูรณ์ เพื่อเป็นตัวแสดงสำคัญในอุตสาหกรรม EVs ระดับภูมิภาคและระดับโลกตามเป้าหมายของรัฐบาล รวมถึงการสร้างคุณค่าจากทรัพยากรของฝ่ายไทยที่ลงทุนไปสำหรับอุตสาหกรรมนี้ โดยเฉพาะในส่วนของเงินได้ด้านภาษีจากสิทธิประโยชน์และเงินอุดหนุน เพื่อให้เศรษฐกิจประเทศไทยเข้มแข็งขึ้นจากการลงทุนในสาขา EVs ของฝ่ายจีน

ดังนั้น รายงานฉบับนี้มุ่งประมวลแนวทางการสร้างสมดุลให้ประเทศไทยสามารถอุดช่องว่างข้างต้นด้วยยุทธศาสตร์อย่างรอบด้านเพื่อบริหารความเสี่ยง ในขณะที่สนับสนุนการสร้างอุตสาหกรรม EVs ตลอดจนเศรษฐกิจไทยให้เข้มแข็งและยั่งยืน ซึ่งรายงานฉบับนี้ประสงค์ให้ความสำคัญกับแนวทางที่เน้นการเสริมสร้างขีดความสามารถ เช่น การส่งเสริมการศึกษา การอบรมบุคลากรทางเทคโนโลยีและผู้ประกอบการ ในลักษณะ upskill หรือ reskill โดยเฉพาะผ่านการมีความร่วมมือกับฝ่ายจีนในระดับทวิภาคีและพหุภาคี เนื่องจากการสร้างห่วงโซ่อุปทานที่เข้มแข็งในประเทศไทยสามารถเป็นผลประโยชน์ร่วมกันได้ ซึ่งรายงานการศึกษาฉบับนี้มุ่งให้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่เหมาะสมกับประเด็นปัญหาต่อไป

บทที่ 3

ข้อเสนอ

ในมิติของข้อเสนอ รายงานฉบับนี้ให้ความสำคัญกับแนวทางเพื่อพัฒนาขีดความสามารถของประเทศไทยให้สามารถรับมือกับความเสี่ยงและแสวงหาผลประโยชน์สูงสุดจากการลงทุนของภาคเอกชนจีนในอุตสาหกรรม EVs ในประเทศไทย โดยการดำเนินการของฝ่ายไทยเองในหลายมิติผ่านภาคส่วนและหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงหาแนวทางสร้างความร่วมมือกับฝ่ายจีนเพื่อผลประโยชน์ร่วมกันในอนาคต เพื่อสร้างสมดุลให้ประเทศไทยสามารถลดความเสี่ยงและอุดช่องว่างที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อจะสามารถสร้าง ecosystem ที่สมบูรณ์เหมาะกับการเติบโตของอุตสาหกรรม EVs และได้รับประโยชน์จากการลงทุนของฝ่ายจีนได้อย่างเต็มที่

การขับเคลื่อนนโยบายสู่การปฏิบัติของข้อเสนอข้างต้นที่มุ่งพัฒนาขีดความสามารถของประเทศไทยเพื่อลดความเสี่ยงและสร้างสมดุลให้สามารถแสวงหาประโยชน์ได้สูงสุดจากการลงทุนของฝ่ายจีน ที่ปัจจุบันเป็นนักลงทุนรายใหญ่อันดับ 1 ของไทย ในสาขา EVs ต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายภาคส่วนของไทยทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคการศึกษา ภาคแรงงาน รวมถึงต้องทำงานอย่างใกล้ชิดกับฝ่ายจีนเพื่อให้เห็นประโยชน์ในการสร้างอนาคตร่วมกัน

3.1 ข้อเสนอเชิงนโยบาย

3.1.1 ด้านการพัฒนาขีดความสามารถ

การฝึกอบรมเพื่อพัฒนาทักษะบุคลากรของฝ่ายไทย ควรเร่งดำเนินการทั้งกลุ่มผู้ปฏิบัติงานด้านเทคนิค และเจ้าของกิจการ/ผู้ประกอบการ โดยมุ่งเพิ่มทักษะใหม่หรือ upskill และการเปลี่ยนทักษะหรือ reskill ให้เหมาะสมกับเทคโนโลยีขั้นสูงที่เป็นพื้นฐานของ EVs ในปัจจุบัน ขณะเดียวกัน ควรพิจารณาการพัฒนาพื้นฐานความรู้ที่เป็นปัจจัยส่งเสริมการทำงานในกลุ่มงานเทคโนโลยีขั้นสูง ได้แก่ ทักษะคอมพิวเตอร์ ทักษะภาษาต่างประเทศ โดยเฉพาะภาษาอังกฤษและภาษาจีน นอกจากนี้ ฝ่ายไทยยังควรพิจารณาเร่งรัดการพัฒนาความร่วมมือกับฝ่ายจีนทั้งในกรอบทวิภาคีและพหุภาคี เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของบุคลากรไทยที่ถือเป็นปัจจัยสำคัญสำหรับการเติบโตอย่างยั่งยืนของธุรกิจ EVs ในประเทศไทยและภูมิภาคอาเซียนที่เป็นผลประโยชน์ร่วมกัน

3.1.2 ด้านสิทธิประโยชน์การลงทุน

เพื่อให้ได้ประโยชน์จากการลงทุนของฝ่ายจีนและต่างชาติอื่น ๆ ได้เต็มที่ ฝ่ายไทยควรพิจารณาการปรับแนวทางการให้สิทธิประโยชน์การลงทุนจากต่างประเทศให้รัดกุมยิ่งขึ้น แม้จะยังคงใช้โมเดล positive list หรือการให้เครดิตสิทธิประโยชน์เพิ่มขึ้นสำหรับบริษัทที่ดำเนินการเพิ่มเติม (go beyond the compulsory) เพื่อสนับสนุนแนวทางของฝ่ายไทย

3.1.3 การทบทวนนโยบายการอุดหนุนการซื้อ EVs

รัฐบาลต้องพิจารณาถึงความคุ้มค่าของมาตรการเงินอุดหนุนการซื้อ EVs ในประเทศไทย ซึ่งในช่วงที่ผ่านมาประสิทธิภาพสูงในการกระตุ้นความนิยมและยอดการซื้อ EVs ได้จริง โดยในระยะยาวอาจต้องพิจารณาถึงความคุ้มค่าของต้นทุนดังกล่าวที่อยู่ในความรับผิดชอบของภาครัฐ

3.1.4 ด้านการจัดการสิ่งแวดล้อม

โดยที่สิ่งแวดล้อมเป็นต้นทุนหนึ่งที่สำคัญในการเป็นฐานอุตสาหกรรมการผลิต ฝ่ายไทยควรพิจารณาใช้โอกาสจากการลงทุนจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมเทคโนโลยีขั้นสูงในการพัฒนามาตรฐานการรักษาสิ่งแวดล้อมสำหรับการบริหารจัดการทรัพยากรให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น เพราะการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมเป็นหนึ่งในเงื่อนไขที่สำคัญสำหรับการค้าระหว่างประเทศที่สำคัญต่อสินค้าที่ผลิตในประเทศไทยเพื่อการส่งออกด้วย ซึ่งสำหรับบริษัท EVs ของจีนโดยเฉพาะของมณฑลกว่างตุง เช่น BYD ที่มียอดการผลิตสูงสุดและจำหน่ายอย่างกว้างขวางแล้วทั่วโลก การรักษามาตรฐานการดูแลสิ่งแวดล้อมตลอดห่วงโซ่อุปทานถือเป็นปัจจัยสำคัญ การพัฒนาขีดความสามารถของผู้ประกอบการไทยให้สอดคล้องกับมาตรฐานดังกล่าวจึงมีความสำคัญเช่นกัน

3.1.5 ความต่อเนื่องการพัฒนานโยบายด้าน EVs

โดยที่นโยบายด้าน EVs ในปัจจุบันออกโดยคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ หรือ "อีวีบอร์ด" รายงานฉบับนี้เห็นว่า ควรพิจารณาที่จะใช้อีวีบอร์ดเป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนข้อเสนอแนะนโยบาย EVs สู่การปฏิบัติต่อเนื่องไป เนื่องจากอีวีบอร์ดมีอำนาจหน้าที่หลักในการกำหนดนโยบายและมาตรการเพื่อส่งเสริมการใช้และการผลิต EVs ในประเทศไทย ผ่านการสนับสนุนการลงทุน การเพิ่มสัดส่วนการใช้ EVs บนท้องถนน และการพัฒนาเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง โดยมีเป้าหมายให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิต EVs ในภูมิภาค นอกจากนี้ องค์ประกอบของอีวีบอร์ดปัจจุบันยังมีความหลากหลาย ทั้งจากภาครัฐและภาคเอกชน ทำให้สามารถหารือและพิจารณาประเด็นสำคัญได้อย่างรอบด้าน รวมถึงมีอำนาจเต็มที่ เนื่องจากมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน (ล่าสุดในสมัยรัฐบาลนายเศรษฐา ทวีสิน ก่อนหน้านี้เป็นรองนายกรัฐมนตรี) รวมทั้งมีการหารือกันสม่ำเสมอ โดยมีนโยบายและมาตรการที่ได้สร้างพลวัตที่สำคัญด้าน EVs ให้กับภาคอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจไทยแล้ว แม้จะยังมีช่องว่างเนื่องจากในระยะต้นที่ผ่านมา อาจยังมุ่งเน้นการกระตุ้นอุปสงค์การใช้ EVs และการดึงดูดการลงทุน แต่ยังไม่มีการวางยุทธศาสตร์และระบบอย่างมีประสิทธิภาพ

ในภาพรวม รายงานฉบับนี้จึงประสงค์ที่จะเสนอให้วางกรอบการพิจารณาประเด็นการพัฒนาอุตสาหกรรม EVs ในระยะต่อไปของอีวีบอร์ด โดยมุ่งวางยุทธศาสตร์และมาตรการเพื่อสร้าง ecosystem โดยอาจพิจารณาข้อเสนอข้างต้นร่วมด้วยอย่างเป็นระบบ

3.2 ข้อเสนอเพื่อขับเคลื่อนนโยบายสู่การปฏิบัติ

3.2.1 ด้านการพัฒนาขีดความสามารถ

หน่วยงานรับผิดชอบหลัก ที่ประกอบด้วย กระทรวงอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัย และนวัตกรรม กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงแรงงาน และกระทรวงอุตสาหกรรม อาจพิจารณาการออกแบบหลักสูตรอย่างครอบคลุมทุกระดับทักษะ เช่น

- ระยะเร่งด่วน ลักษณะคอร์สฝึกอบรม เพื่อตอบสนองอุปสงค์ที่กำลังเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จากการไหลเข้าของการลงทุนจากต่างประเทศด้าน EVs

- ระยะกลาง ลักษณะการเรียนการสอนอาชีวศึกษา เพื่อสร้างบุคลากรเพื่อเข้าสู่ห่วงโซ่อุปทานการผลิต การบริการหลังการขาย การบริหารห่วงโซ่อุปทาน และ

- ระยะยาว ที่เน้นการศึกษา STEM (Science, Technology, Engineering, Mathematics) ซึ่งเป็นพื้นฐานของเทคโนโลยีขั้นสูงที่จะเอื้อต่อการขยายและต่อยอด ecosystem ไปสู่กระบวนการต้นน้ำ เช่น การออกแบบเทคโนโลยี

สำหรับการพัฒนาความร่วมมือกับจีนเพื่อเพิ่มขีดความสามารถบุคลากรสามารถพิจารณาดำเนินการได้ในหลายระดับ ได้แก่

1) ระดับทวิภาคี

- การเสนอฝ่ายจีนพิจารณาการจัดตั้งสถาบันการศึกษาไทย-จีนที่มีการเรียนการสอนระดับอาชีวศึกษาและอุดมศึกษา รวมถึงการฝึกอบรม (ลักษณะ upskill และ reskill) สำหรับบุคลากรและเยาวชนไทย ในรูปแบบเดียวกับที่ไทยมีความร่วมมือกับเยอรมนีและญี่ปุ่นแล้ว เพื่อเป็นฐานการผลิตบุคลากรเข้าสู่อุตสาหกรรม EVs ในประเทศไทย ซึ่งประเมินว่า จะอยู่ในความสนใจของจีน เพราะนอกจากจะเป็นการสร้างความมั่นคงให้กับห่วงโซ่อุปทานในประเทศไทยแล้ว ยังเป็นช่องทางหนึ่งสำหรับฝ่ายจีนที่จะสามารถแสดงถึงความก้าวหน้าและความเป็นผู้นำด้านเทคโนโลยีที่สำคัญรายหนึ่งของโลก

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาว่าปัจจุบันเทคโนโลยี EVs ยังถือว่า มีความใหม่ หากมีสถาบันการศึกษาที่มีประสิทธิภาพ และวางพื้นฐานได้เหมาะสม บุคลากรไทยอาจสามารถไล่ทันความรู้ฝ่ายจีน โดยเฉพาะด้านการช่างระดับปฏิบัติงานที่บุคลากรไทยมีความรู้พื้นฐาน นอกจากนี้ หากฝ่ายไทยสามารถพัฒนาบุคลากรที่มีคุณภาพในสาขาดังกล่าวได้เพิ่มขึ้น อาจสามารถพัฒนาเป็น

แหล่งแรงงานที่สำคัญในกลุ่มประเทศอาเซียนและจีนที่คาดว่าจะมีอุปสงค์ในด้านนี้สูงขึ้นในอนาคต ด้วยเช่นกัน

โดยเมื่อฝ่ายไทยหารือกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว หากเห็นประโยชน์จากข้อเสนอนี้อาจพิจารณาหยิบยกในการประชุมทวิภาคีหรือการเยือนระดับสูง โดยหากฝ่ายไทยมีความพร้อมและสามารถมีข้อสรุปภายในได้ระยะเวลาอันใกล้นี้ อาจสามารถพัฒนาเป็นหนึ่งใน deliverables ของความร่วมมือไทย-จีน สำหรับโอกาสการฉลองครบรอบ 50 ปี ความสัมพันธ์ทางการทูตไทย-จีน ในปี 2568 เพราะสะท้อนความสัมพันธ์ที่เกื้อหนุนระหว่างกัน (symbiotic) ของฝ่ายไทยและจีน

- การประชุมความร่วมมือระดับสูงระหว่างไทย-มณฑลกว่างตุง (Guangdong-Thailand High-Level Cooperation Conference: HLCC) ครั้งที่ 2 ที่มีกำหนดจัดขึ้นในปี 2568 ซึ่งเป็นเวทีการหารือระดับรัฐมนตรีของฝ่ายไทย (อยู่ระหว่างรอการพิจารณาเปลี่ยนประธานฝ่ายไทย จากรัฐมนตรีกระทรวงอุตสาหกรรมเป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ) กับผู้ว่าการมณฑลกว่างตุง เป็นอีกกรอบความร่วมมือที่สามารถเสนอให้พัฒนาความร่วมมือด้านการพัฒนาบุคลากร โดยเชื่อมโยงภาคเอกชนกว่างตุงที่มีศักยภาพสูงกับผู้ประกอบการไทย เพื่อเรียนรู้การปรับตัวที่เหมาะสมให้เข้ากับอุตสาหกรรม EVs ที่ต้องอาศัยเทคโนโลยีสูงขึ้น

2) ระดับพหุภาคี

เมื่อพิจารณาว่า ประเทศในอาเซียนต่างมีความสัมพันธ์เชิงธุรกิจที่ใกล้ชิดกับจีน การพัฒนาบุคลากรในประเทศสมาชิกอาเซียนในทักษะที่สอดคล้องกับความต้องการของอุตสาหกรรม และตลาดสามารถเสริมประโยชน์ให้กับทุกฝ่ายได้ จึงอาจเป็นประโยชน์ร่วมกันหากอาเซียนจะพิจารณาเสนอให้จีนสนับสนุนการพัฒนาบุคลากรภายใต้กรอบอาเซียนการพัฒนาความร่วมมืออาทิ China-ASEAN Human Resource Excellence Development

3.2.2 ด้านสิทธิประโยชน์การลงทุน

เพื่อกระตุ้นให้บริษัทดำเนินการสอดคล้องกับแนวนโยบายของไทย ควรพิจารณาจัดสรรสิทธิประโยชน์เพิ่มเติมสำหรับ

- บริษัทที่เลือกร่วมทุนหรือร่วมมือกับบริษัทหรือผู้ประกอบการไทยก่อนขอรับสิทธิประโยชน์จากบีโอไอ
- บริษัทที่กำหนดการจ้างงานคนไทยในด้านเทคโนโลยีขั้นสูง และในระดับผู้บริหาร
- บริษัทที่มีแผนปฏิบัติการสำหรับพัฒนาบุคลากรด้านเทคโนโลยี และด้านเทคนิค ทั้งภายในองค์กร และการร่วมมือกับภาคการศึกษา หรือภาคเอกชนอื่น ๆ และ
- บริษัทที่มีแนวทางการรักษาทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมในระดับที่สูงกว่ามาตรฐานปัจจุบันของไทย เป็นต้น

ทั้งนี้ เมื่อคำนึงว่าประเทศไทยมีข้อได้เปรียบที่หาได้ยากในประเทศอื่น ๆ เช่น ที่ตั้ง และระบบ logistics ที่มีความเชื่อมโยงสูงกับตลาดในภูมิภาคและทั่วโลก ฝ่ายไทยอาจใช้ข้อได้เปรียบ ส่วนนี้ที่มีความดึงดูดสูงมาสร้างสมดุล โดยการสร้างเงื่อนไขในสาขาอื่น ๆ ที่ฝ่ายไทยยังต้องการพัฒนา ตามนัยข้างต้น แลกกับการจัดสรรสิทธิประโยชน์ ที่จะเป็นประโยชน์ต่อการสร้างความเข้มแข็งให้กับ เศรษฐกิจไทยได้เพิ่มขึ้น และในระยะยาวจะช่วยให้ประเทศไทยเป็นฐานการลงทุนที่น่าดึงดูดยิ่งขึ้น นอกจากนี้ รัฐบาลควรติดตามแนวทางการดึงดูดการลงทุนเข้าประเทศไทยว่า มีความสอดคล้องกัน ระหว่างปีโอไอกับ สกพอ. ที่มีภารกิจหลักร่วมกันในด้านนี้ เพื่อให้มีเอกภาพในสายตาของนักลงทุน ต่างชาติ ซึ่งมีความสำคัญต่อความเชื่อมั่นต่อประเทศไทยทั้งในด้านการลงทุน และในภาพรวม

3.2.3 การทบทวนนโยบายการอุดหนุนการซื้อ EVs

โดยแนวทางที่อาจพิจารณา คือ (1) การผันงบประมาณจากลักษณะของการให้ เงินอุดหนุนไปเป็นลักษณะของงบประมาณการพัฒนาบุคลากรหรือการพัฒนาด้านการวิจัยพัฒนา ในสาขาที่ประเทศไทยมีศักยภาพสูงเป็นพิเศษ เช่น งานช่างเทคนิค เพราะเป็นส่วนหนึ่งของการสร้าง ecosystem ที่สมบูรณ์ยิ่งขึ้น และ (2) การผันงบประมาณจากลักษณะเงินอุดหนุนไปเป็นงบประมาณ สำหรับการจัดการทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม เช่น การจัดการรถยนต์สัปดาห์ที่จะออกจากถนน ในอนาคต (ทั้งนี้ เพื่อให้ได้ประโยชน์สูงสุด อาจพิจารณาว่า การให้เงินอุดหนุนควรเชื่อมโยงกับการจูงใจ ให้เลิกใช้งานรถยนต์สันดาปด้วยหรือไม่ เนื่องจากเหตุผลหนึ่งของการกระตุ้นการใช้ EVs ในประเทศไทย คือ การพัฒนาคุณภาพอากาศและแก้ปัญหาหมอกพิษและฝุ่น PM2.5) และการจัดการทรัพยากร อาทิ การจัดการน้ำในพื้นที่ EEC ที่มีรายงานข่าวว่ามีความขาดแคลน ให้มีความเสถียรยิ่งขึ้น ที่จะ เป็นประโยชน์ในการพัฒนา ecosystem ในพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษที่มีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์

3.2.4 ด้านการจัดการสิ่งแวดล้อม

หน่วยงานฝ่ายไทยควรผลักดันให้บริษัทจีนที่เข้ามาลงทุนใช้มาตรฐานเดียวกับที่ใช้ใน ประเทศจีนที่มีความเข้มงวดและรัดกุม โดยใช้เงื่อนไขการรักษา market access ให้ได้ทั่วโลก ในขณะเดียวกัน หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม ควรมุ่งผลักดันและสนับสนุนให้แรงจูงใจเพื่อให้ภาคเอกชนฝ่ายไทยเรียนรู้ สามารถปรับตัว เข้ากับมาตรฐานระดับที่สูงขึ้น เพื่อจะเข้าสู่ห่วงโซ่อุปทานได้อย่างสมบูรณ์ในระยะต่อไปเช่นกัน

3.2.5 ความต่อเนื่องการพัฒนานโยบายด้าน EVs

อีวีบอร์ดควรมีการตั้งกรรมการจากภาคการศึกษา การต่างประเทศ และการจัดการ สิ่งแวดล้อม เข้าร่วมด้วย เพื่อให้สามารถพิจารณายุทธศาสตร์และออกมาตรการที่มีประสิทธิภาพที่ มุ่งเน้นการพัฒนา ecosystem ที่สมบูรณ์ ที่เป็นเงื่อนไขสำคัญต่อเป้าหมายการพัฒนาประเทศไทย เป็นศูนย์กลางการผลิต EVs ในภูมิภาค โดยในช่วงกรอบเวลาการขับเคลื่อนนโยบาย 30@30 อีวีบอร์ด ควรพบหารือบ่อยครั้ง อาทิ ทุกไตรมาสเพื่อสามารถติดตามการดำเนินงานแผนของหน่วยงานที่

เกี่ยวข้องได้ ที่จะช่วงสร้างความมั่นใจให้กับภาคเอกชนทั้งไทยและต่างชาติว่า มีความคืบหน้าอย่างต่อเนื่องตามเป้าหมาย หรือต้องปรับตัวเข้ากับเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างไรให้เหมาะสม ซึ่งหากสามารถมีกลไกบริหารจัดการอุตสาหกรรม EVs ทั้งระบบตามนโยบายข้างต้น จะช่วยให้ฝ่ายไทยสามารถแสวงหาผลประโยชน์จากการลงทุนสาขา EVs ระลอกแรกจากจีนนี้ให้นำไปสู่การมี ecosystem ที่สมบูรณ์ในระยะต่อไป ซึ่งความมีประสิทธิภาพตามนโยบายดังกล่าว จะเป็นผลเชิงบวกต่อการดึงดูดการลงทุนจากประเทศอื่น ๆ และหรือสาขาเทคโนโลยีขั้นสูงอื่น ๆ ได้ต่อไปในอนาคต

บรรณานุกรม

- กรมประชาสัมพันธ์. รัฐบาลสนับสนุนมาตรการ EV 3.5 ส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า. สำนักข่าวกรมประชาสัมพันธ์. [ออนไลน์]. 25 ธันวาคม 2566. แหล่งที่มา: <https://www.prd.go.th/th/content/page/index/id/249137> [19 สิงหาคม 2567].
- กรมสรรพสามิต. สรรพสามิตขับเคลื่อนนโยบายยานยนต์ไฟฟ้า EV3.5 ผลักดันไทยเป็นศูนย์กลางผลิตรถอีวีในภูมิภาค ส่งเสริมสังคมคาร์บอนต่ำ. ข่าวทำเนียบรัฐบาล. [ออนไลน์]. 19 ธันวาคม 2566. แหล่งที่มา: <https://www.thaigov.go.th/news/contents/details/76364> [19 สิงหาคม 2567].
- กรุงเทพธุรกิจ. “เศรษฐกิจ”นั่งประธานบอร์ดอีวีชุดใหม่ ถกนัดแรกคลอดมาตรการอุดหนุน “อีวี3.5. [ออนไลน์]. 26 ตุลาคม 2566. แหล่งที่มา: <https://www.bangkokbiznews.com/business/economic/1095542> [24 สิงหาคม 2567].
- กรุงเทพธุรกิจ. 7 ค่ายรถ EV จีน ประกาศแผนใช้ชิ้นส่วนในไทย 40-90%. [Online]. 18 พฤษภาคม 2567. แหล่งที่มา: <https://www.bangkokbiznews.com/business/economic/1127292> [19 สิงหาคม 2567].
- กรุงเทพธุรกิจ. ท็อป 10 “แบรนด์อีวีจีน” บุกไทย ‘อาจอาน’ ราคาล่าสุดตั้งโรงงานผลิต. [ออนไลน์]. 27 ตุลาคม 2566. แหล่งที่มา: https://www.bangkokbiznews.com/business/economic/1095765#google_vignette [26 กรกฎาคม 2567].
- กองนโยบายอุตสาหกรรมรายสาขา 1 สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม. แนวทางการพัฒนาและกลไกการเชื่อมโยง ระหว่างอุปทานและอุปสงค์ด้านแรงงาน เพื่อรองรับอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <https://www.oie.go.th/assets/portals/1/fileups/2/files/ArticlesAnalysis/Development-link-Labor-EV.pdf> [19 สิงหาคม 2567].
- ทำเนียบรัฐบาล. บอร์ดอีวีไฟเขียวมาตรการ EV 3.5 ผลักดันไทยฮับการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าในภูมิภาค. ข่าวทำเนียบรัฐบาล. [ออนไลน์]. 2566. แหล่งที่มา: <https://www.thaigov.go.th/news/contents/details/74064> สิงหาคม 2567].
- ธนพรรณ สวงวนศิลป์. เศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับที่ 1 ของจีน ต่อเนื่องกันยาวนาน 35 ปี. [ออนไลน์]. 6 มีนาคม 2567. แหล่งที่มา: <https://thaibizchina.com/article/guangdong-gdpnumber1-06032024/> [25 กรกฎาคม 2567].

- ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน. เส้นทางจากเงินจีนสู่ประเทศไทย BYD จรดปากกา จัดตั้งโรงงานผลิตรถยนต์ไฟฟ้าในไทย มูลค่า 2 หมื่นล้านบาท. [ออนไลน์]. 19 กันยายน 2565. แหล่งที่มา: <https://thaibizchina.com/article/byd-investment-thailand-092022/> [14 กรกฎาคม 2567].
- ศูนย์วิจัยเศรษฐกิจและธุรกิจ ธนาคารไทยพาณิชย์. 'EV'olution การปฏิวัติยานยนต์ไฟฟ้า โลกไปทางไหน? ไทยได้อะไรบ้าง?. [ออนไลน์]. 26 ตุลาคม 2566. แหล่งที่มา: <https://thaipublica.org/2023/10/scb-eic-on-evolution-electric-vehicle/> [26 กรกฎาคม 2567].
- สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์. สนค. สนับสนุนการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicle: EV). [ออนไลน์]. 15 พฤศจิกายน 2566. แหล่งที่มา: <https://rb.gy/hf2jpz> [25 กรกฎาคม 2567].
- เสาวณี จันทะพงษ์ และ ชฎาธาร โอะชิต. พลิกวิกฤติ “ยานยนต์ไทย” ด้วยการยกระดับ “ทักษะแรงงาน”. [ออนไลน์]. 19 กันยายน 2563. แหล่งที่มา: <https://www.bangkokbiznews.com/business/898641> [19 สิงหาคม 2567].
- เสาวลักษณ์ เขตสูงเนิน และ สกฤษชัย เก่งอนันตานนท์. ขวนวิเคราะห์สถานการณ์ ‘เพียงแค่ 2 ปี’ คลื่น EV จีนซัดอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยล้มเป็นโดมิโนทั้งห่วงโซ่อุปทาน ‘เจ็บ’ แค่ไหน?. [ออนไลน์]. 1 สิงหาคม 2567. แหล่งที่มา: <https://thestandard.co/analysis-of-the-ev-situation-in-thailand/> [31 สิงหาคม 2567].
- Chen, J. ทำไมประเทศไทยถึงเป็นจุดสนใจในการลงทุนตลาดรถยนต์พลังงานใหม่. China Business News. [ออนไลน์]. 28 ตุลาคม 2566. แหล่งที่มา: <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1780942599413798163&wfr=spider&for=pc> [26 กรกฎาคม 2567].
- Cheng, J. Chapter 1: Guangdong's Development Since 1978: An Overview. The Development of Guangdong China's Economic Powerhouse. [Online]. 2018. Available from: https://worldscientific.com/doi/pdf/10.1142/9789813237377_0001 [26 กรกฎาคม 2567].
- China Daily. Guangdong's Role in GDP Growth Key. The State Council, People's Republic of China. [Online]. 2024, March 30. Available from: https://english.www.gov.cn/news/202403/30/content_WS6607797ec6d0868f4e8e59ce.html [26 กรกฎาคม 2567].
- Daly, M. New US tariffs on Chinese electric vehicles, batteries and solar cells could raise consumer prices. [Online]. 2024, May 15. Available from:

- <https://apnews.com/article/biden-china-tariffs-electric-vehicles-solar-254546e92f823a78220c195a0a42a10e> [25 กรกฎาคม 2567].
- Li, X. How China's EVs are Taking Thailand by Storm. The Diplomat. [Online]. 2024, February 7. Available from: <https://thediplomat.com/2024/02/how-chinas-evs-are-taking-thailand-by-storm/> [26 กรกฎาคม 2567].
- Pan, C. Tech war: Japan's new semiconductor tool export restrictions throw a major spanner in works of China's chip plans. South China Morning Post. [Online]. 2023, 4 June. Available from: <https://www.scmp.com/tech/tech-war/article/3222814/tech-war-japans-new-semiconductor-tool-export-restrictions-throw-major-spanner-works-chinas-chip> [1 สิงหาคม 2567].
- Shira, D. Rules of Origin Criteria of ASEAN's free trade agreements. ASEAN Business News. [Online]. 2021, January 6. Available from: <https://www.aseanbriefing.com/news/rules-origin-criteria-aseans-ftas/>
- Sina Finance. GAC AION: ตลาดต่างประเทศกลายเป็นแรงขับเคลื่อนการเติบโตใหม่. [ออนไลน์]. 11 เมษายน 2567. แหล่งที่มา: <https://www.yoojia.com/article/10117325773960861153.html> [25 กรกฎาคม 2567].
- The American Chamber of Commerce in South China. 2024 Special Report on the State of Business in South China. [Online]. 2024. Available from: [https://www.amcham-southchina.com/amcham/static/publications/2024 Special Report on the State of Business in South China/mobile/index.html](https://www.amcham-southchina.com/amcham/static/publications/2024%20Special%20Report%20on%20the%20State%20of%20Business%20in%20South%20China/mobile/index.html) [25 กรกฎาคม 2567].
- Vin, L. S. Foreign Direct Investment Regimes Malaysia 2024. International Comparative Legal Guides International Business Reports. [Online]. 2023, November 16. Available from: <https://iclg.com/practice-areas/foreign-direct-investment-regimes-laws-and-regulations/malaysia> [19 สิงหาคม 2567].
- Wakabayashi, D and Fu, C. Chinese E.V. Makers Rush in and Upend a Country's Entire Auto Market. The New York Times. [Online]. 2024, July 31. Available from: <https://www.nytimes.com/2024/07/30/business/chinese-electric-vehicles-thailand.html> [11 สิงหาคม 2567].
- Wong, M. Thailand's push to become an electric vehicle manufacturing hub. Channel News Asia. [Online]. 2024, August 1. Available from:

<https://www.channelnewsasia.com/asia/thailand-ev-hub-byd-zero-emissions-vehicles-carbon-tax-4516486> [20 สิงหาคม 2567].

Yao, Z. "Chinese faces" quietly change the Thailand car market | Decade of new cars.
Bang Ning Studio (gbngzs). [Online]. 2024, July 10. Available from:
<https://www.163.com/dy/article/J6O4BE7C0527T7DL.html> [25 กรกฎาคม 2567].

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	นางสาวพอพนธ์ ช่างเยาว์
ประวัติการศึกษา	– รัฐศาสตรบัณฑิต (ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย – M.S. International and European Politics มหาวิทยาลัย Edinburgh สหราชอาณาจักร
ประวัติการทำงาน	
พ.ศ. 2547	เจ้าหน้าที่การทูต 3 สำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงการต่างประเทศ
พ.ศ. 2548	เจ้าหน้าที่การทูต 4 สำนักนโยบายและแผน กระทรวงการต่างประเทศ
พ.ศ. 2551	เจ้าหน้าที่ฝ่ายเศรษฐกิจ (เลขานุการโท) สำนักงานการค้าและเศรษฐกิจไทย ไทเป
พ.ศ. 2554	นักการทูตชำนาญการ กองการสังคม กรมองค์การระหว่างประเทศ
พ.ศ. 2558	ที่ปรึกษา สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงลอนดอน
พ.ศ. 2561	นักการทูตชำนาญการ (ที่ปรึกษา) สำนักงานรัฐมนตรี กระทรวงการต่างประเทศ
พ.ศ. 2565	รองกงสุลใหญ่ สถานกงสุลใหญ่ ณ นครกว่างโจว
ตำแหน่งปัจจุบัน	รองกงสุลใหญ่ สถานกงสุลใหญ่ ณ นครกว่างโจว