



ส่งออกรถยนต์ไทยปี 62 ปิดลบ 2.7% แต่ปีกอัมพ์ยังโต 2.4% ไทยควรเร่งเจรจา FTA กับคู่ค้า เช่น EU เพื่อรักษาฐานส่งออก

CURRENT ISSUE

ปีที่ 25 ฉบับที่ 3025
วันที่ 23 สิงหาคม 2562

▶ ประเด็นสำคัญ

- ในปี 2562 นี้ ศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่าจะการส่งออกรถยนต์โดยรวมของไทยน่าจะหดตัวร้อยละ 2.7 คิดเป็นจำนวนรถยนต์ 1,110,000 คัน จากปัจจัยลบเรื่องสงครามการค้าที่ยืดเยื้อ ค่าเงินบาทแข็งค่า และการส่งออกไปยังตลาดหลักของไทยที่ลดลงอย่างมาก เช่น ออสเตรเลีย ที่ต้องเผชิญกับภาวะเศรษฐกิจตกต่ำในประเทศ อย่างไรก็ตาม หากแยกประเภทรถยนต์ที่ส่งออกจะพบว่า การส่งออกรถปิกอัพของไทยยังคงขยายตัวได้ โดยคาดว่าจะขยายตัวได้ร้อยละ 2.4 คิดเป็นรถปิกอัพส่งออก 626,000 คัน ขณะที่รถประเภทอื่นหดตัวลงในตลาดส่วนใหญ่
- ส่วนในระยะยาวถัดไป ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า แม้การส่งออกรถยนต์โดยรวมของไทยจะได้รับประโยชน์จากการเข้ามาลงทุนผลิตรถยนต์รุ่นใหม่ ๆ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นรถยนต์นั่งที่มีแผนจะส่งออกไปตลาดต่างประเทศด้วย อย่างไรก็ตาม ในส่วนของรถปิกอัพ แม้ว่าในอนาคตข้างหน้าจะยังมีโอกาสเติบโตในตลาดส่งออกหลัก เช่น เอเชีย และโอเชียเนีย ทว่าตลาดส่งออกรถปิกอัพไทยที่มีสัดส่วนกว่าร้อยละ 29 ในปัจจุบันอย่าง ยุโรป อเมริกาเหนือ และตะวันออกกลาง อาจส่งออกได้น้อยลง หากค่ารถ โดยเฉพาะค่ายญี่ปุ่น เริ่มขยายฐานการผลิตไปยังประเทศที่อยู่ใกล้ตลาดเหล่านี้มากขึ้น อย่างไรก็ตามหากไทยสามารถเปิดเสรีทางการค้ากับทั้ง 3 ตลาดได้ ก็จะช่วยลดทอนผลกระทบดังกล่าวลง ซึ่งคาดว่าจะอาจมีผลทำให้มูลค่าการส่งออกเฉพาะรถปิกอัพไทยลดลงไปไม่ต่ำกว่า 760 ล้านดอลลาร์ฯจากระดับศักยภาพที่ไทยควรจะทำให้

ในช่วงครึ่งแรกของปี 2562 การส่งออกรถยนต์โดยรวมของไทยไปยังตลาดโลกยังบ่งชี้ให้เห็นถึงภาวะที่ค่อนข้างซบเซาในตลาด หลังต้องเผชิญกับปัจจัยลบอันหลากหลายทั้งสงครามการค้าโลกอันยืดเยื้อ การแข็งค่าของค่าเงินบาท ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำอย่างต่อเนื่องในประเทศนำเข้ารถยนต์หลักจากไทย เช่น ออสเตรเลีย ที่มีส่วนแบ่งในการส่งออกรถยนต์ของไทยสูงถึงประมาณร้อยละ 30 ส่งผลให้การส่งออกรถยนต์ของไทยในช่วงครึ่งแรกหดตัวลงร้อยละ 0.4 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันในปีก่อน ด้วยปริมาณรถยนต์ส่งออก 559,861 คัน

ส่วนในช่วงครึ่งหลังของปีนับจากนี้ ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า การส่งออกจะยังคงต้องเผชิญกับปัจจัยลบที่ดำเนินยาวนานต่อเนื่องมาตั้งแต่ต้นปี 2562 และคาดว่าจะยาวต่อเนื่องไปจนถึงปีหน้า แม้จะมีปัจจัยบวกจากการส่งออกที่ขยายตัวได้ดีไปยังตลาดตะวันออกกลาง เอเชีย และสหภาพยุโรป มาช่วยทดแทนได้บ้างก็ตาม ทำให้ศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่า การส่งออกรถยนต์ช่วงครึ่งหลังของปี 2562 น่าจะมีจำนวนประมาณ 550,000 คัน หดตัวต่อเนื่องที่ร้อยละ 5.0 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันในปีก่อน ส่งผลให้การส่งออกรถยนต์ตลอดทั้งปี 2562 คาดว่าจะมีปริมาณ

ทั้งสิ้นประมาณ 1,110,000 คัน หดตัวกว่าร้อยละ 2.7 จากปีที่แล้ว ทั้งนี้ แรงจุดสำคัญมาจากการส่งออกรถยนต์นั่ง และรถอเนกประสงค์ PPV ที่หดตัวลงค่อนข้างมากในหลายๆตลาด แม้การส่งออกรถปิกอัพจะยังขยายตัวได้ก็ตาม

คาดการณ์การส่งออกรถยนต์รายประเภทของไทยปี 2562

ประเภทรถที่ไทยส่งออก	2561		2562f	
	ปริมาณส่งออก	%YoY	ปริมาณส่งออก	%YoY
รถปิกอัพ	610,773	2.5	626,000	2.4
รถยนต์นั่ง	420,389	-2.4	390,000	-7.2
รถอเนกประสงค์ PPV	109,608	-2.7	94,000	-14.2
รวม	1,140,794	0.1	1,110,000	-2.7

ที่มา : ศูนย์วิจัยกสิกรไทย

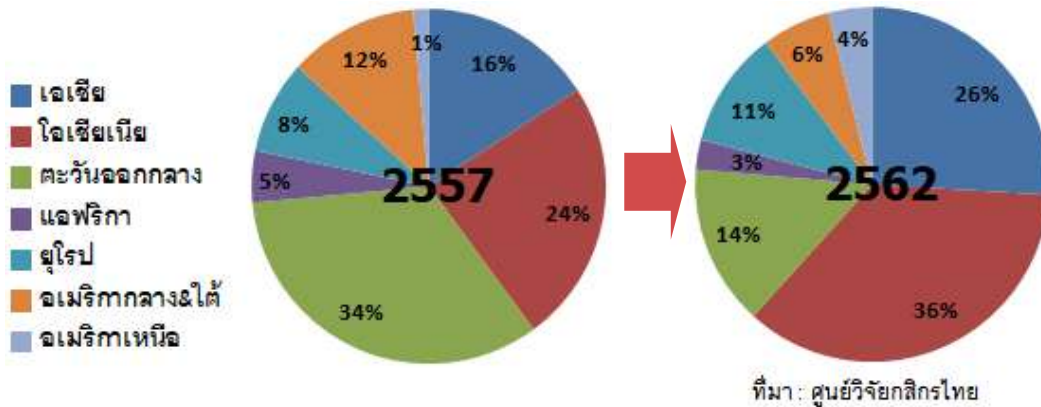
อย่างไรก็ตาม สำหรับสถานการณ์การส่งออกรถยนต์ของไทยในอนาคตข้างหน้า การส่งออกรถยนต์นั่ง โดยเฉพาะรถยนต์ไฟฟ้า จะเป็นปัจจัยที่กลับมาผลักดันให้การส่งออกโดยรวมยังคงขยายตัวต่อไปได้ ท่ามกลางภาวะเศรษฐกิจโลกที่ยังคงมีความเสี่ยงต่อภาวะถดถอยสูง หลังค่ารถได้ทยอยเข้ามาลงทุนผลิตในไทยเพิ่มขึ้นเพื่อให้เป็นฐานในการส่งออก แต่ในส่วนของการส่งออกปิกอัพของไทย ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า แม้ล่าสุดจะมีการลงทุนเพิ่มเข้ามาจาก 2 ค่ายรถ แต่ก็ไม่ได้มีปริมาณที่มากพอจะทำให้การส่งออกยังคงรักษาสถานะขยายตัวดังเช่นปัจจุบันต่อเนื่องไปตลอดในระยะยาวได้ เนื่องจากตลาดนำเข้าทั้งหลายยังมีความเสี่ยงที่จะต้องเผชิญกับภาวะเศรษฐกิจถดถอยทั่วโลก ไม่เพียงเท่านั้น ยังต้องเผชิญกับการแข่งขันจากฐานการผลิตในประเทศอื่นที่อยู่ใกล้กับตลาดส่งออกของไทยหลายตลาด และการที่ไทยยังไม่มีข้อตกลงการค้าเสรีกับประเทศคู่ค้าหลักอยู่หลายกลุ่ม ทำให้หากไม่มีการเร่งปรับตัวรับมือ ก็อาจจะต้องเผชิญกับการสูญเสียความสามารถในการแข่งขันในบางตลาดได้ เช่น ยุโรป อเมริกาเหนือ และตะวันออกกลาง ซึ่งมีประเด็นให้ต้องติดตามต่อไปอยู่ในระยะข้างหน้า

ระยะทางในการขนส่ง และ FTA กับประเทศคู่ค้า...ปัจจัยสำคัญต่ออนาคตส่งออกรถปิกอัพไทย

สำหรับปัจจัยด้านระยะห่างระหว่างไทยกับตลาดส่งออก และปัจจัยเรื่องการมีข้อตกลงเปิดเสรีทางการค้ากับประเทศคู่ค้านั้น เป็นปัจจัยสำคัญที่ไม่อาจมองข้าม โดยมีผลต่อการส่งออกรถปิกอัพไทยทั้งในทางบวกและลบในระยะยาวข้างหน้าตามแต่ละตลาด ดังต่อไปนี้

- ❖ **กลุ่มประเทศคู่ค้าที่อยู่ใกล้ไทยและการมีข้อตกลงเปิดเสรีทางการค้า** ได้แก่ ประเทศในอาเซียน ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ ญี่ปุ่น ซึ่งส่วนใหญ่ไม่มีฐานการผลิตรถปิกอัพรุ่นเดียวกับที่ไทยผลิต หรือมีผลิตบ้างแต่ก็เป็นปริมาณที่น้อยมากเมื่อเทียบกับไทย และเมื่อผนวกกับภาษีนำเข้าที่อยู่ในอัตราร้อยละ 0 ทั้งหมดแล้วนั้น ทำให้ในช่วงระยะ 5 ปีที่ผ่านมา ส่วนแบ่งตลาดส่งออกรถปิกอัพของไทยไปภูมิภาคเอเชียและโอเชียเนียเพิ่มขึ้นมาจากร้อยละ 40 ในปี 2557 เป็นร้อยละ 62 ในปี 2562 และศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่าทิศทางดังกล่าวจะดำเนินต่อไปจากการนำเข้ารถปิกอัพของไทยที่จะเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในตลาดเหล่านี้ โดยเฉพาะในกลุ่มประเทศอาเซียน ซึ่งล่าสุดค่ายรถปิกอัพรายใหญ่รายหนึ่งได้ประกาศยกเลิกสายการผลิตรถปิกอัพในฟิลิปปินส์ในปี 2562 นี้แล้วหันมานำเข้าจากไทยแทน ซึ่งจะทำให้ปริมาณการส่งออกรถปิกอัพไปฟิลิปปินส์ของไทยเพิ่มขึ้นในอนาคต ขณะที่ตลาดอื่นๆที่เวียดนาม สปป.ลาว และกัมพูชา ก็มีแนวโน้มขยายความต้องการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง (ยกเว้นแต่เมียนมาร์ที่การส่งออกจากไทยในอนาคตอาจต้องชะลอลงเนื่องจากค่ายรถเริ่มมีการเข้าไปลงทุนตั้งสายการผลิตเพื่อตอบสนองความต้องการของตลาดในประเทศที่เพิ่มขึ้นในอนาคต และอาจรวมถึงการส่งออกไปประเทศเพื่อนบ้าน เช่น บังคลาเทศ เป็นต้น)

การเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการส่งออกรถปิกอัพของไทยไปยังตลาดต่างๆในปี 2557 และ 2562



❖ กลุ่มประเทศคู่ค้าที่อยู่ไกลจากไทย และยังมีข้อตกลงเปิดเสรีทางการค้า เช่น ยุโรป และอเมริกาเหนือ ที่แม้ปัจจุบันความต้องการจากผู้บริโภคจะเพิ่มขึ้น จากการเติบโตของดีมานด์ใหม่ๆ ซึ่งหันมานิยมรถปิกอัพขนาดกลางมากขึ้นด้วยอรรถประโยชน์ที่หลากหลาย รวมไปถึงการประหยัดน้ำมันที่สูงกว่ารถเนกประสงค์และรถปิกอัพขนาดใหญ่ ซึ่งส่งผลดีต่อการส่งออกรถปิกอัพของไทยในระยะนี้ อย่างไรก็ตาม จากทิศทางเศรษฐกิจโลกที่กำลังเข้าสู่ภาวะถดถอย ทำให้แม้ปัจจุบันไทยจะยังคงได้รับประโยชน์จากการที่ค่ายรถปิกอัพสัญชาติญี่ปุ่นยังเน้นลงทุนในไทยเพื่อผลิตสำหรับส่งออกไปยังกลุ่มประเทศดังกล่าว แต่ในระยะถัดไป หากไทยซึ่งเป็นประเทศที่อยู่ห่างไกลจากตลาดยุโรปและอเมริกาเหนือยังคงไม่มีข้อตกลงเปิดเสรีการค้าร่วมกัน อันจะช่วยให้ต้นทุนรถปิกอัพนำเข้าจากไทยต่ำลงและเพิ่มโอกาสในการแข่งขันกับรถปิกอัพจากฐานการผลิตอื่นแล้วนั้น ก็มีโอกาสที่การส่งออกของไทยจะได้รับผลกระทบ หากค่ายรถปิกอัพต่างๆไปขยายฐานการผลิตหรือเพิ่มกำลังการผลิตขึ้นในประเทศอื่นที่อยู่ใกล้ตลาดมากกว่า รวมถึงได้สิทธิประโยชน์ทางภาษีจากการเปิดเสรีทางการค้าร่วมกันแล้ว

ทั้งนี้ ในช่วงที่ผ่านมาค่ายรถก็ได้มีการทยอยเข้าไปลงทุนในประเทศแอฟริกาใต้และบางประเทศในทวีปอเมริกาใต้แล้ว ซึ่งทำให้การส่งออกรถปิกอัพจากไทยไปทวีปแอฟริกาและอเมริกาใต้ทยอยลดลงอย่างต่อเนื่อง ไม่เพียงเท่านั้นการที่แอฟริกาใต้มีข้อตกลงการค้าเสรีกับกลุ่มสหภาพยุโรปแล้ว ขณะที่กลุ่มตลาดรวมอเมริกาใต้ตอนล่าง

ประเทศที่ค่ายรถปิกอัพในไทยได้มีการตั้งฐานการผลิตรถปิกอัพรุ่นเดียวกับกับไทยด้วย

ค่ายรถยนต์	โตโยต้า	ฮิอุซุ	นิสสัน	มิตซูบิชิ	มาสด้า	ฟอร์ด	จีเอ็ม
สเปน			●				
แอฟริกาใต้	●	●	●		●	●	
ไนจีเรีย						●	
อาเจนติน่า	●		●			●	
บราซิล				●			●
สหรัฐอเมริกา						●	●
เม็กซิโก			●				
ตุรกี		●					
จีน		●	●				
อินเดีย		●					
ปากีสถาน	●	●					
เวียดนาม						●	
มาเลเซีย		●					

ที่มา : ศูนย์วิจัยกสิกรไทย

(Mercosur) ที่เพิ่งจะบรรลุข้อตกลงเปิดเสรีทางการค้ากับสหภาพยุโรปไปเมื่อปลายเดือนมิถุนายน 2562 และกำลังอยู่ระหว่างการเจรจากับประเทศเม็กซิโกอยู่ก็มี 2 ประเทศสมาชิกในกลุ่มนั้น คือ บราซิลและอาเจนติน่า เป็นฐานการผลิตรถปิกอัพรุ่นเดียวกับไทยด้วย ซึ่งศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า อาจจะมีผลทำให้โอกาสในการส่งออกปิกอัพยุโรปกับอเมริกาเหนือในอนาคตของไทยลดลงกว่าที่เคยเป็นมาในอดีตได้ ซึ่งปัจจุบันก็เริ่มเห็นสัญญาณของการส่งออกปิกอัพจากประเทศเหล่านี้เข้าไปในทวีปยุโรปและอเมริกาเหนือเพิ่มขึ้น

สำหรับกลุ่มประเทศในตะวันออกกลาง เป็นอีกตลาดที่ความต้องการรถปิกอัพขยายตัวตามกำลังซื้อของผู้บริโภคที่เพิ่มขึ้นหลังราคาน้ำมันปรับตัวดีขึ้น ทำให้การส่งออกรถปิกอัพจากไทยในขณะนี้เติบโตดีขึ้น โดยไทยได้ประโยชน์จากการที่ปัจจุบันยังไม่มีฐานการผลิตรถปิกอัพสัญชาติญี่ปุ่นรุ่นเดียวกับไทยซึ่งเป็นที่นิยมอย่างมากในตลาดตะวันออกกลางในประเทศที่ใกล้เคียง อีกทั้งปัจจุบันยังมีการเจรจาทางการค้ากับประเทศนอกภูมิภาคน้อยมาก จึงทำให้ไทยไม่ได้รับผลกระทบมากนักเมื่อเทียบกับตลาดส่งออกรถปิกอัพในตลาดอื่นของไทยที่อยู่ไกลออกไป อย่างไรก็ตาม ในระยะยาวอาจเกิดความเสียหายได้ เนื่องจากภาวะราคาน้ำมันในตลาดโลกไม่มีความแน่นอน และอาจเข้าสู่ช่วงราคาที่ปรับลดลงได้อีก ประกอบกับปัจจุบันตะวันออกกลางมีการเจรจาการค้าที่ยังไม่บรรลุข้อตกลงร่วมกันกับสหภาพยุโรป ซึ่งมีโรงงานผลิตรถปิกอัพขนาดกลางแบบเดียวกันกับไทยอยู่ โดยในระยะข้างหน้าหากค่ายรถปิกอัพสัญชาติญี่ปุ่นที่เป็นที่นิยมในตลาดตะวันออกกลางหันไปขยายฐานการผลิตในยุโรป รวมถึงการเจรจาทางการค้าระหว่างสหภาพยุโรปกับตะวันออกกลางบรรลุข้อตกลงได้ น่าจะส่งผลทำให้การส่งออกรถปิกอัพจากไทยได้รับผลกระทบพอสมควร เนื่องจากประเทศในยุโรปจะสามารถผลิตรถปิกอัพแบบเดียวกันกับไทยแล้วส่งออกไปยังตลาดตะวันออกกลางได้ด้วยต้นทุนที่อาจจะต่ำกว่าไทย

อัตราภาษีนำเข้าของแต่ละกลุ่มประเทศที่ให้กับประเทศคู่ค้าสำหรับสินค้ารถปิกอัพ (HS Code: 870421)

กลุ่มประเทศ	MFN	ไทย	สหภาพยุโรป	แอฟริกาใต้	ตุรกี	เม็กซิโก	บราซิล	อาร์เจนตินา
สหภาพยุโรป	10%	10%	-	0%*	0%*	0%*	10%**	10%**
อเมริกาเหนือ								
- เม็กซิโก	20%	20%	20%	20%	20%	-	20%	20%
ตะวันออกกลาง								
- ซาอุดีอาระเบีย	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%
- สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%
- อิสราเอล	7%	7%	0%*	7%	0%*	0%*	0%*	0%*

* ข้อตกลงเปิดเสรีทางการค้ามีผลบังคับใช้แล้ว

** มีการลงนามเปิดเสรีทางการค้าระหว่างกันแล้ว แต่ยังไม่กำหนดวันที่มีผลบังคับใช้

ที่มา : ศูนย์วิจัยกสิกรไทย

โดยสรุป ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า การส่งออกรถปิกอัพในระยะยาว แม้การส่งออกจะมีโอกาสขยายตัวขึ้นจากตลาดอาเซียน และเอเชียเนียบดังกล่าว แต่ก็ยังมีความเสี่ยงในตลาดที่ไทยสามารถส่งออกได้ดีในปัจจุบัน หากในอนาคตไทยยังคงไม่มีข้อตกลงการค้าเสรีกับประเทศต่างๆ ใน ยุโรป อเมริกาเหนือ และตะวันออกกลางเลยดังเช่นปัจจุบัน ซึ่งอาจทำให้โอกาสในการส่งออกของไทยไปตลาดเหล่านี้ลดลงได้ในอนาคต เมื่อค่ายรถเริ่มไปลงทุนผลิตรถปิกอัพมากขึ้นในประเทศที่อยู่ใกล้กับตลาดเหล่านี้มากกว่า และหากได้สิทธิประโยชน์จากการเปิดเสรีการค้าที่ต่างกำลังเจรจากันอยู่ในขณะนี้ดังกล่าวข้างต้น ก็ยิ่งทำให้ต้นทุนการนำเข้าถูกกว่าไทย

โดยในระยะยาวข้างหน้า หากเกิดกรณีที่ว่ารถปิกอัพลดการส่งออกจากไทยแล้วไปผลิตในประเทศที่อยู่ใกล้ตลาดส่งออก ดังเช่นที่เคยเกิดในตลาดแอฟริกาและอเมริกาใต้ขึ้น ศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่า ในอีก 5 ปีข้างหน้า การส่งออกรถปิกอัพจากไทยไปยังภูมิภาคยุโรป อเมริกาเหนือ และตะวันออกกลาง รวมกันทั้ง 3 ตลาด จะมีมูลค่าลดลงกว่าที่ไทยควรจะส่งออกได้โดยศักยภาพถึง 760 ล้านดอลลาร์ฯ หรือคิดเป็นมูลค่าการส่งออกที่ลดลงไปร้อยละ 45 จากมูลค่าการส่งออกรถปิกอัพที่ควรจะเป็นตามศักยภาพในปี 2567 ดังนั้นการที่ไทยจะสามารถบรรลุข้อตกลงการค้าเสรีกับประเทศที่กำลังเจรจาอยู่โดยเร็ว เช่น สหภาพยุโรป เป็นต้น ก็น่าจะช่วยลดทอนผลกระทบดังกล่าว รวมถึงเป็นผลดีต่อการผลิตและส่งออกรถปิกอัพของไทยโดยรวมต่อไปในอนาคตด้วย ซึ่งการที่ไทยสามารถรักษาตลาด

ส่งออกไว้ได้ ก็จะเป็นการช่วยเพิ่ม Economies of Scale ทำให้ต้นทุนรถปิกอัพผลิตจากไทยแข่งขันได้ดีในตลาดต่างๆ มากยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ ยังมีประเด็นเรื่องการควบคุมการปล่อยมลพิษที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตในหลายๆ ตลาดส่งออกของรถปิกอัพไทยที่ภาครัฐและเอกชนควรต้องพิจารณาถึง ซึ่งแม้ปัจจุบันจะยังไม่ได้กระทบต่อรถปิกอัพโดยตรง แต่เทรนด์ดังกล่าวมีแนวโน้มที่จะเข้มข้นขึ้นอย่างต่อเนื่องในอนาคต หากไทยสามารถผลักดันให้รถปิกอัพที่ผลิตในประเทศพัฒนาขึ้นไปสู่ระดับรถยนต์ไฟฟ้าทั้งในรูปแบบ รถยนต์ไฮบริด รถยนต์ปลั๊กอินไฮบริด และรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ เช่นเดียวกับรถยนต์นั่งได้ ก็น่าจะเป็นอีกส่วนช่วยหนึ่งที่ทำให้ไทยยังคงรักษาความเป็นประเทศฐานการผลิตรถปิกอัพที่สำคัญระดับโลกต่อไปได้อีกนาน



Disclaimer

รายงานวิจัยฉบับนี้จัดทำเพื่อเผยแพร่ทั่วไป โดยจัดทำขึ้นจากแหล่งข้อมูลต่างๆ ที่น่าเชื่อถือ แต่บริษัทฯ มิอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ หรือความสมบูรณ์เพื่อใช้ในทางการค้าหรือประโยชน์อื่นใด บริษัทฯ อาจมีการเปลี่ยนแปลงปรับปรุงข้อมูลได้ตลอดเวลาโดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ทั้งนี้ผู้ใช้ข้อมูลต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้ข้อมูลต่างๆ ด้วยวิจารณญาณของตนเองและรับผิดชอบในความเสียหายเองทั้งสิ้น บริษัทฯ จะไม่รับผิดชอบผู้ใช้อำนาจบุคคลใดในความเสียหายใดจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จึงไม่ถือว่าเป็นการให้ความเห็นหรือคำแนะนำในการตัดสินใจทางธุรกิจ แต่อย่างใดทั้งสิ้น

บริการทุกระดับประทับใจ