KASIKORNTHAI ECON ANALYSIS

ศูนย์วิจัยกสิกรไทย
开泰研究中心 KASIKORN RESEARCH CENTER

เวียดนามออกกฎตรวจสอบคุณภาพใหม่...

ส่งออกรถไทยชะงักระยะสั้น แต่โดยรวมปี 61 คาดยังโตจากตลาดอื่น

CURRENT ISSUE
ปีที่ 24 ฉบับที่ 2897
วันที่ 24 มกราคม 2561

ประเด็นสำคัญ

- ตลาดส่งออกรถยนต์ไปเวียดนามปี 2561 เผชิญแรงกดดันหนักตั้งแต่ต้นปี หลังรัฐบาลเวียดนามออกกฎหมายที่ส่งผลทำให้การนำเข้ารถยนต์ดำเนินการยากมากขึ้น ซึ่ง**ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า** หากค่ายรถนำเข้าและรัฐบาลเวียดนามสามารถเจรจาตกลงกันได้ผลดีก็น่าจะไม่ส่งผลกระทบมากนักต่อการส่งออกรถยนต์ของไทย โดยหากค่ายรถเริ่มกลับมาส่งออกได้ตามปกติในไตรมาสที่ 1 **การส่งออกรถยนต์ไปเวียดนามของไทยปี 2561 น่าจะทำได้ประมาณ 31,000 ถึง 34,000 คัน จากที่ปี 2560 คาดว่าจะส่งออกได้ 33,000 คัน**
- ส่วนการส่งออกรถยนต์ไปตลาดโลกโดยรวมของไทยในปี 2561 นี้ คาดว่าจะไม่ได้รับผลกระทบจากเวียดนามมากนัก เนื่องจากมีปัจจัยบวกหนุนหลายประการ ส่งผลให้ **ศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่าการส่งออกรถยนต์ในปี 2561 นี้ น่าจะทำได้** 1,160,000 **ถึง** 1,190,000 **คัน หรือขยายตัวร้อยละ** 2 **ถึง** 4 โดยตลาดโอเชียเนีย เอเชีย และตะวันออกกลางจะยังเป็นตลาดหลักที่มีโอกาสขยายตัว

แม้เวียดนามลดภาษีนำเข้าเหลือร้อยละ 0 ทว่ากฎหมายใหม่ปี 61 สร้างแรงกดดันอย่างมาก

เวียดนามค่อยๆก้าวขึ้นมาเป็นตลาดนำเข้ารถยนต์ที่มีบทบาทสำหรับไทยตามลำดับในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา โดยล่าสุดในปี 2560 เวียดนามได้กลายมาเป็นประเทศที่ไทยส่งออกรถยนต์ไปสูงเป็นอันดับ 7 จากประเทศที่ไทยส่งออกไปทั้งหมด และเป็นอันดับ 3 ของอาเซียน โดยเฉพาะถ้าหากพิจารณาเฉพาะการส่งออกรถปิกอัพจะพบว่าเวียดนามเป็นประเทศที่ไทยส่งออกรถปิกอัพไปสูงเป็นอันดับ 3 จากประเทศที่ไทยส่งออกไปทั้งหมด และเป็นอันดับ 1 ของอาเซียน ซึ่งเหล่านี้แสดงให้เห็นถึงความสำคัญของตลาดเวียดนามต่อการส่งออกรถยนต์ของไทยในปัจจุบัน

ตั้งแต่ปี 2561 นี้ โอกาสของไทยในการที่จะส่งออกรถยนต์ไปยังเวียดนามโดยหลักการแล้วก็น่าจะมีมูลค่าที่เพิ่มสูงขึ้นมากด้วย ทั้งนี้เนื่องจากตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2561 เป็นต้นไป ตามกรอบความตกลงเปิดเสรีด้านการค้าบริการของอาเซียน เวียดนามต้องลดภาษีนำเข้ารถยนต์จากทุกประเทศในอาเซียนลงเหลือร้อยละ 0 ทั้งหมด จากเดิมที่อยู่ที่ร้อยละ 30 สำหรับรถยนต์นั่ง และร้อยละ 5 สำหรับรถปิกอัพ ซึ่งหลายฝ่ายก็คาดหวังกันมากว่าการ

ส่งออกรถยนต์ไปยังเวียดนามน่าจะมีโอกาสขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดด และเป็นเหตุให้ก่อนหน้านี้ก็มีค่ายรถยนต์บางค่ายที่ย้ายฐานการผลิตรถบางรุ่นออกจากเวียดนามมาผลิตที่ไทยแทนเพื่อเตรียมรับอานิสงส์จากการลดภาษีนำเข้าของเวียดนามดังกล่าว

อย่างไรก็ตาม **การเติบโตของการส่งออกรถยนต์ไปเวียดนามในปี 2561 ดังที่คาดหวังนี้กลับมีประเด็นสำคัญที่อาจฉุดรั้งไว้อยู่ คือ การออกกฎหมายมาตราที่ 116 / 2017 / ND-CP ซึ่งมีเนื้อหาส่วนหนึ่งเกี่ยวกับการออกเอกสารรับรองรถยนต์นำเข้าจากประเทศผู้ส่งออก และการตรวจสอบคุณภาพรถยนต์ใหม่ที่นำเข้ามาจำหน่ายในประเทศเวียดนามที่ประกาศออกมาเมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2560 และบังคับใช้จริงตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2561** โดยบังคับให้ผู้นำเข้าต้องเป็นตัวแทนจำหน่ายที่ได้รับการแต่งตั้งจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ การนำเข้ารถยนต์ทุกล็อตต้องมีการสุ่มตรวจคุณภาพรถยนต์ก่อนที่จะนำมาวางจำหน่ายในประเทศได้ รถยนต์จะต้องมีการรับประกันตามระยะเวลาที่กำหนด และผู้นำเข้าจะต้องมีศูนย์ซ่อมที่มีมาตรฐานเป็นของตนเองหรือมีการทำสัญญากับศูนย์ซ่อมที่ได้มาตรฐานอื่นๆ นอกจากนี้ผู้นำเข้ายังต้องได้เอกสารรับรองต่างๆทั้งจากประเทศผู้ผลิตและส่งออกรถยนต์เข้ามายังเวียดนาม และจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องของเวียดนาม ซึ่งข้อบังคับต่างๆเหล่านี้ส่งผลทำให้การนำเข้ารถยนต์ของเวียดนามมีความยุ่งยากมากขึ้นในด้านเอกสาร ต้องเสียเวลานานขึ้นในการตรวจสอบคุณภาพก่อนวางจำหน่าย รวมถึงยังต้องมีค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นจากการตรวจคุณภาพและการออกเอกสารกำกับต่างๆอีกด้วย

จากการออกกฎหมายดังกล่าวคาดว่าจะส่งผลโดยตรงต่อการส่งออกรถยนต์ของไทยไปยังเวียดนาม โดยในเบื้องต้นพบว่ามีบางค่ายรถยนต์ดำเนินการหยุดการผลิตรถยนต์ล็อตที่มีแผนจะส่งออกไปยังเวียดนามเรียบร้อยแล้ว เพื่อรอความชัดเจนที่มากขึ้นจากทางการเวียดนาม โดย ณ ปัจจุบัน ค่ายรถที่ส่งออกไปยังเวียดนามกำลังพยายามเจรจาเพื่อให้มีการผ่อนปรน ซึ่ง**ศูนย์วิจัยกสิกรไทย**มองว่าประเด็นดังกล่าวนี้อาจส่งผลให้**การส่งออกรถยนต์ไปยังเวียดนามได้รับผลกระทบโดยเฉพาะในช่วงไตรมาสที่ 1 โดยอาจหดตัวลงอย่างรุนแรงจากที่ส่งออกไปกว่า 10,000 คัน ในไตรมาส 1 ปี 2560 โดยเป็นผลจากการระงับแผนการส่งออกรถยนต์ของบางค่าย**ดังกล่าวเบื้องต้น ซึ่ง**ศูนย์วิจัยกสิกรไทย**มองผลกระทบจากประเด็นดังกล่าวออกมาตามสถานการณ์ที่อาจจะเกิดขึ้นเป็น 2 สถานการณ์ ดังต่อไปนี้

- **กรณีผลกระทบอยู่ในขอบเขตจำกัด** โดย**ศูนย์วิจัยกสิกรไทย**มีมุมมองว่า หากการเจรจาระหว่างค่ายรถและรัฐบาลเวียดนามลงตัวทำให้การส่งออกสามารถดำเนินการได้ตามปกติภายในไตรมาสที่ 1 ของปี 2561 **ศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่าตลอดทั้งปี 2561 ไทยน่าจะสามารถส่งออกรถยนต์ไปยังเวียดนามได้ 31,000 ถึง 34,000 คัน หรือหดตัวกว่าร้อยละ 6 ถึง ขยายตัวกว่าร้อยละ 3 จากปี 2560 ที่คาดว่าจะส่งออกไปได้ 33,000 คัน** โดยการส่งออกรถยนต์จะขยับขึ้นหลังจากไตรมาส 1 อันเนื่องมาจากผลของอุปสงค์ของผู้ซื้อที่ไม่สามารถซื้อรถได้ในช่วงดังกล่าว
- **กรณีผลกระทบรุนแรง** โดยหากเกิดกรณีที่การเจรจาระหว่างค่ายรถและรัฐบาลเวียดนามในประเด็นกฎหมายดังกล่าวยืดเยื้อไม่สามารถจบลงได้ในไตรมาสที่ 1 ปี 2561 **ศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่าน่าจะส่งผลกระทบค่อนข้างมากต่อการส่งออกรถยนต์ไทยไปเวียดนามในปี 2561 นี้** อย่างไรก็

ตามเนื่องจากผลกระทบของกฎหมายดังกล่าวส่งผลต่อการส่งออกรถยนต์ของหลายประเทศในวงกว้าง ทำให้มีความเป็นไปได้ว่ารัฐบาลเวียดนามจะต้องเผชิญกับแรงกดดันจากรัฐบาลของหลายประเทศด้วยนอกเหนือจากค่ายรถแล้ว และในท้ายที่สุดน่าจะต้องเกิดการเจรจาแลกเปลี่ยนเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดระหว่างกัน ซึ่งทางศูนย์วิจัยกสิกรไทยจะได้ติดตามสถานการณ์ความคืบหน้าของการเจรจาและผลกระทบที่จะเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องในระยะถัดไป

อนึ่ง นอกเหนือจากกฎหมายมาตราที่ 116 / 2017 / ND-CP แล้ว **การส่งออกรถยนต์ของไทยอาจต้องเผชิญแรงกดดัน โดยเฉพาะรถปิกอัพด้วย เนื่องจากขณะนี้รัฐบาลเวียดนามกำลังอยู่ระหว่างการพิจารณาเรื่องการปรับขึ้นภาษีสรรพสามิตสำหรับรถปิกอัพ ซึ่งถ้าหากแนวคิดดังกล่าวผ่านการอนุมัติและนำขึ้นมาบังคับใช้** ทำให้จากเดิมที่รถปิกอัพต้องเสียภาษีสรรพสามิตที่ร้อยละ 15 สำหรับความจุต่ำกว่า 2,500 ซีซี ร้อยละ 20 สำหรับความจุระหว่าง 2,500 ถึง 3,000 ซีซี และร้อยละ 25 สำหรับความจุมากกว่า 3,000 ซีซี ไปเป็นที่ระดับเท่ากับอัตราส่วนร้อยละ 60 ของรถยนต์นั่งขนาดความจุเดียวกัน ซึ่งปัจจุบันรถยนต์นั่งขนาดดังกล่าวต้องเสียภาษีสรรพสามิตในช่วงระหว่างร้อยละ 55 ถึงร้อยละ 90 **น่าจะส่งผลให้ราคาขายรถปิกอัพในเวียดนามปรับเพิ่มขึ้น ทำให้แรงจูงใจในการซื้อรถปิกอัพลดลง โดยปัจจุบันไทยเป็นผู้ส่งออกปิกอัพหลักของเวียดนาม** ซึ่งในปี 2560 **ศูนย์วิจัยกสิกรไทย**คาดว่าไทยน่าจะส่งออกรถปิกอัพไปเวียดนามสูงถึงมากกว่า 24,000 คัน คิดเป็นมากกว่าร้อยละ 70 ของการส่งออกรถยนต์ทั้งหมดของไทยไปเวียดนาม

อย่างไรก็ตามประเด็นดังกล่าวนี้รัฐบาลเวียดนามอาจต้องพิจารณาถึงผลกระทบอีกมาก ซึ่งแม้ว่าการปรับขึ้นภาษีสรรพสามิตรถปิกอัพ อาจช่วยกระตุ้นการผลิตรถยนต์นั่งที่มีอยู่แล้วเป็นหลักในประเทศเวียดนาม เนื่องจากผู้บริโภคหันไปซื้อรถตามวัตถุประสงค์การใช้งานจริงมากขึ้น ทว่าต้นทุนการซื้อรถปิกอัพที่เพิ่มขึ้นนี้จะกลายไปเป็นต้นทุนการดำเนินงานของภาคธุรกิจและการเกษตรที่เพิ่มขึ้นด้วย ซึ่งภาคธุรกิจและการเกษตรของเวียดนามเองในปัจจุบันยังต้องพึ่งพิงรถปิกอัพที่นำเข้าจากไทยเป็นหลักอยู่ ทำให้ผลที่ได้รับอาจไม่คุ้มเสีย

เวียดนามเดินหน้ากระตุ้นการประกอบรถในประเทศโดยลดภาษีนำเข้าชิ้นส่วน

ในระยะถัดไป หากแม้ว่าการส่งออกรถยนต์จากไทยไปเวียดนามจะยังคงเดินหน้า ทว่าไทยยังอาจต้องเผชิญกับปัจจัยลบจากกฎหมายอื่นๆที่เวียดนามอาจจะประกาศออกมาในระยะต่อไปได้ซึ่งอาจกระทบต่อการส่งออกของไทย ดังเช่น **กฎหมายมาตราที่** 125 / 2017 / ND-CP ของเวียดนาม ซึ่งเกี่ยวกับการลดภาษีนำเข้าชิ้นส่วน CKD สำหรับประกอบรถยนต์ให้เหลือร้อยละ 0 ที่มีผลเริ่มใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2561 **ศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่าจะเป็นปัจจัยหนึ่งที่ส่งเสริมกิจกรรมการผลิตรถยนต์ในประเทศของเวียดนามให้มากขึ้น โดยเฉพาะเมื่อในอดีตภาษีนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์เป็นปัจจัยหลักหนึ่งที่ทำให้ต้นทุนการประกอบรถยนต์ในประเทศเวียดนามสูงกว่าประเทศอื่น ๆในอาเซียนค่อนข้างมาก** และแม้ว่า ณ ขณะปัจจุบันเนื่องจากข้อบังคับที่กำหนดในรายละเอียดของกฎหมาย ทำให้ค่ายรถยนต์โดยเฉพาะค่ายญี่ปุ่นและตะวันตกที่มีฐานการ

ผลิตรถยนต์ขนาดใหญ่อยู่ในประเทศอื่นในอาเซียน และสามารถส่งออกรถยนต์เข้ามาขายยังเวียดนามได้อยู่แล้ว ต้องพิจารณาถึงความเป็นไปได้ในการลงทุนมากขึ้น แต่ถึงอย่างนั้นหากผลการเจรจาต่อรองระหว่างค่ายรถกับทางรัฐบาลเวียดนามเป็นผลดีเอื้อต่อการดำเนินการประกอบรถยนต์ในประเทศ ก็อาจทำให้การประกอบรถยนต์ในประเทศเวียดนามกลับมาเพิ่มปริมาณขึ้น เนื่องจากราคารถที่ประกอบในประเทศลดลงทำให้สามารถแข่งขันด้านราคากับรถยนต์นำเข้าได้มากขึ้น ซึ่งประเด็นนี้เป็นเป้าหมายที่รัฐบาลเวียดนามต้องการให้เกิดขึ้นท่ามกลางแรงกดดันจากฝั่งรถยนต์นำเข้าจากอาเซียนที่ลดภาษีลงเหลือร้อยละ 0

โดย**ศูนย์วิจัยกสิกรไทย**มองว่าผลของกฎหมายมาตราที่ 125 / 2017 / ND-CP ในระยะยาวต่อการตัดสินใจเพิ่มการลงทุนของค่ายรถในเวียดนามจะขึ้นอยู่กับผลการเจรจาซึ่งกำลังดำเนินการอยู่ของกฎหมายมาตราที่ 116 / 2017 / ND-CP ว่าด้วยความเข้มงวดของการตรวจสอบการนำเข้ารถยนต์ที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวถึงก่อนหน้าด้วยว่าจะทำให้การนำเข้ารถยนต์จากประเทศอื่นๆในอาเซียนสามารถทำได้สะดวก และมีต้นทุนเพิ่มขึ้นมากน้อยเพียงใด เนื่องจากหากผลออกมาพบการนำเข้าจากประเทศในอาเซียนมีต้นทุนเพิ่มขึ้นไม่มาก เมื่อเทียบกับความเสี่ยงต่างๆในการลงทุนเพิ่มกำลังการผลิตในเวียดนามแล้ว ค่ายรถอาจตัดสินใจผลิตในประเทศอาเซียนซึ่งได้ประโยชน์จากต้นทุนการผลิตที่ต่ำกว่าแล้วนำเข้ามาในเวียดนามดังแผนเดิมที่วางไว้ก่อนหน้า ทว่าหากพบว่าการลงทุนผลิตในเวียดนามให้ผลตอบแทนโดยเปรียบเทียบในทุกแง่มุมแล้วสูงกว่า ค่ายรถอาจหันมาใช้การนำเข้าชิ้นส่วน CKD จากประเทศในอาเซียนไปประกอบและขายในเวียดนามแทน ซึ่งจะส่งผลให้การนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์จากไทยเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม **ณ ขณะปัจจุบัน ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่าสำหรับค่ายรถญี่ปุ่นและตะวันตกที่มีฐานการผลิตรถยนต์ขนาดใหญ่ในไทยและประเทศอื่นในอาเซียนอยู่แล้ว จะเลือกใช้การพยายามเจรจาต่อรองและใช้ข้อกฎหมายต่างๆเพื่อเรียกร้องให้เวียดนามลดข้อจำกัดต่างๆในการนำเข้ารถยนต์ลงก่อน ซึ่งน่าจะเป็นแนวทางที่มีความเสี่ยงน้อยที่สุดและได้ประโยชน์สูงสุด**

ปี 61 ไทยยังมีโอกาสส่งออกรถยนต์ได้จากตลาดหลักอื่นๆ ที่กลับมาฟื้นตัว

อนึ่ง **แม้ตลาดเวียดนามจะมีความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวข้างต้น แต่สำหรับตลาดส่งออกรถยนต์ของไทยโดยรวมแล้ว ศูนย์วิจัยกสิกรไทยยังมีมุมมองทางบวกอยู่พอสมควร** หลังสถานการณ์ต่างๆเป็นบวกมากขึ้นมาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ช่วงครึ่งหลังปี 2560 โดยเฉพาะปัจจัยบวกจากการที่ราคาน้ำมันเริ่มปรับตัวดีขึ้น สภาวะเศรษฐกิจต่างประเทศเริ่มฟื้นตัวดีขึ้น ทำให้ประเทศผู้นำเข้ารถยนต์ต่างเริ่มกลับมานำเข้าเพิ่มขึ้น ซึ่งทิศทางดังกล่าวนี้มีแนวโน้มต่อเนื่องมาสู่ปี 2561 ด้วย ซึ่งจะเป็นปัจจัยบวกที่ผลักดันการส่งออกตลอดปีนี้

นอกจากนี้ ในปี 2561 ค่ายรถบางค่ายยังมีแผนที่จะลงทุนผลิตรถยนต์รุ่นใหม่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในรุ่นรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า และมีแผนที่จะส่งออกรถยนต์รุ่นดังกล่าวออกไปตลาดโลกด้วย เช่น รถยนต์ไฮบริด ซึ่งปัจจุบันสถานการณ์ความต้องการรถยนต์ของโลกมีการเปลี่ยนแปลงไป โดยมีความต้องการซื้อรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้ามากขึ้น อันน่าจะเป็นผลดีต่อการส่งออกรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าของไทย

บริการทุกระดับประทับใจ

อย่างไรก็ตามค่าเงินบาทที่แข็งค่าขึ้น เนื่องจากมีเงินทุนไหลเข้ามาในตลาดเกิดใหม่รวมทั้งไทยอย่างต่อเนื่อง อาจกลายมาเป็นปัจจัยลบหนึ่งที่จะเข้ามากดดันการส่งออกของไทยได้

โดย**ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่าถึงแม้จะมีปัจจัยลบที่สำคัญ คือ ค่าเงินบาทที่แข็งค่าขึ้น ทว่าปัจจัยบวกอันหลากหลาย น่าจะช่วยผลักดันให้การส่งออกรถยนต์ของไทยในปี 2561 ขยายตัวได้กว่าร้อยละ 2 ถึง 4 หรือคิดเป็นจำนวนรถยนต์ส่งออกไปต่างประเทศ 1,160,000 ถึง 1,190,000 คัน เพิ่มขึ้นจากที่ส่งออกรถยนต์ได้ 1,139,696 คัน ในปี 2560 หรือหดตัวร้อยละ 4.1 จากปี 2559** โดยตลาดส่งออกรถยนต์ของไทยที่คาดว่าจะเติบโตได้ในปี 2561 ได้แก่ ตลาดโอเชียเนีย โดยเฉพาะในกลุ่มสินค้ารถปิกอัพ ซึ่งปิกอัพไทยสามารถทำตลาดได้ดีเหนือคู่แข่งประเทศอื่นโดยถือครองส่วนแบ่งในตลาดสูงถึงมากกว่าร้อยละ 75 นอกจากนี้ตลาดเอเชีย โดยเฉพาะฟิลิปปินส์ อินโดนีเซีย และจีน ก็ยังเป็นอีกตลาดที่มีโอกาสขยายตัวได้ โดยไทยยังคงมีรถยนต์รุ่นใหม่ๆนำเสนอเข้าสู่ตลาดเหล่านี้อย่างต่อเนื่อง ขณะที่ตลาดตะวันออกกลางซึ่งหดตัวรุนแรงในปีที่ผ่านมาคาดว่าจะกลับมาฟื้นตัวหลังจากปัจจุบันราคาน้ำมันเริ่มปรับดีขึ้น และปัญหาเรื่องการบริหารสต๊อกรถยนต์กลับมาดีขึ้นแล้ว รวมถึงประเทศผู้นำเข้ารถยนต์หลักของไทยในตะวันออกกลางอย่างซาอุดีอาระเบียได้ออกกฎหมายอนุญาตให้ผู้หญิงสามารถซื้อและขับรถยนต์ได้ตั้งแต่ช่วงปลายปี 2560 ซึ่งจะส่งผลให้ไทยสามารถส่งออกไปตะวันออกกลางได้มากขึ้น

การส่งออกรถยนต์จากไทยไปตลาดโลก

	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561 f
จำนวนรถยนต์ส่งออก (คัน)	1,188,515	1,139,696	1,160,000 ถึง 1,190,000
อัตราการขยายตัว (%YoY)	- 1.4	- 4.1	2.0 ถึง 4.0

ที่มา : สถาบันยานยนต์, คาดการณ์โดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย

Disclaimer

รายงานวิจัยฉบับนี้จัดทำเพื่อเผยแพร่ทั่วไป โดยจัดทำขึ้นจากแหล่งข้อมูลต่างๆ ที่น่าเชื่อถือ แต่บริษัทฯ มิอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ หรือความสมบูรณ์เพื่อใช้ในทางการค้าหรือประโยชน์อื่นใด บริษัทฯ อาจมีการเปลี่ยนแปลงปรับปรุงข้อมูลได้ตลอดเวลาโดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ทั้งนี้ผู้ใช้ข้อมูลต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้ข้อมูลต่างๆ ด้วยวิจารณญาณของตนเองและรับผิดชอบในความเสี่ยงเองทั้งสิ้น บริษัทฯ จะไม่รับผิดต่อผู้ใช้หรือบุคคลใดในความเสียหายใดจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จึงไม่ถือว่าเป็นการให้ความเห็นหรือคำแนะนำในการตัดสินใจทางธุรกิจ แต่อย่างใดทั้งสิ้น

บริการทุกระดับประทับใจ