กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ
กระทรวงการต่างประเทศ

INTER ECON Newsletter

ฉบับที่ 9 กรกฎาคม - กันยายน 2562

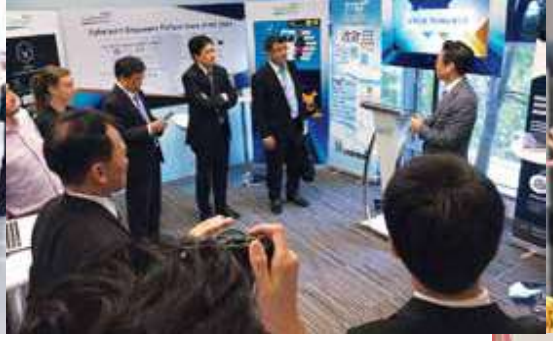
การประชุมรัฐมนตรีต่างประเทศ กรอบความร่วมมือลุ่มน้ำโขง

+

โอกาสครั้งสำคัญ ของเครื่องสำอาง ฮาลาลไทยในสเปน

โอกาสใหม่
เพื่อการเติบโต
ของธุรกิจไทย
ในต่างแดน

globthailand.com



กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศเป็นหน่วยประสานงานหลักของกระทรวงการต่างประเทศและรัฐบาลในการดำเนินความสัมพันธ์และความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจ โดยมีภารกิจหลักในการประสานข้อมูล ติดตามพัฒนาการและให้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการดำเนินความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคี เพื่อส่งเสริมและรักษาผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของประเทศไทย ตลอดจนเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคเอกชนไทย

เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าวข้างต้น กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศจึงมีภารกิจในการติดตาม ศึกษา ประมวล วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับพัฒนาการและแนวโน้ม ทางเศรษฐกิจ การค้า การเงิน และการคลังของโลก ตลอดจนรวบรวมเผยแพร่ข้อมูลทางเศรษฐกิจและโอกาสทางการค้าการลงทุนในต่างประเทศให้แก่ภาคเอกชนไทยและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่องเพื่อให้ภาคธุรกิจของไทยได้รับข้อมูลที่ทันสมัยและสามารถปรับตัวให้เท่าทันพัฒนาการทางเศรษฐกิจของโลกที่เปลี่ยนไป

ติดตามข้อมูลข่าวสารของกรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ
ได้ทาง www.mfa.go.th/business และข้อมูลโอกาสทางธุรกิจ
ในต่างประเทศทางเว็บไซต์ www.globthailand.com

สารจากอธิบดี

“การทูตเชิงเศรษฐกิจ” เป็นคำที่หลายคนคุ้นหูมากขึ้น ด้วยสภาพความสัมพันธ์ระหว่างประเทศในปัจจุบันมีความเกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจและการค้าโลกมากขึ้นอย่างปฏิเสธไม่ได้ บทบาททางการทูตของกระทรวงการต่างประเทศจึงขยายมิติด้านความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับต่างประเทศในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศอย่างมาก

กระทรวงการต่างประเทศกำหนดยุทธศาสตร์ด้านการต่างประเทศและแนวทางการทำงานที่ให้ความสำคัญกับการมองภาพใหญ่ทั้งภายในและภายนอกประเทศ เพื่อให้การก้าวไปข้างหน้าในบริบทโลกและภูมิภาคที่เปลี่ยนแปลงเป็นไปอย่างมั่นคงและยั่งยืน โดยการสร้างความเข้มแข็งจากภายในประเทศที่สอดคล้องกับการขับเคลื่อนประเทศตามเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และนโยบาย Thailand 4.0

Inter Econ Newsletter ฉบับที่ 4 ประจำปีงบประมาณ 2562 นี้ กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศจัดทำขึ้นเพื่อเผยแพร่บทบาทการดำเนินงานในกรอบ “การทูตเศรษฐกิจเชิงรุก” และนำเสนอข้อมูลข่าวสารด้านเศรษฐกิจทั้งการเข้าร่วมประชุมในกรอบความร่วมมือด้านเศรษฐกิจ การเจรจาผลักดันผลประโยชน์แก่การทำธุรกิจในต่างประเทศอันจะช่วยส่งเสริมการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคเอกชน โดยนอกจากข้อมูลจะเป็นประโยชน์ให้ความรู้แก่สาธารณชนแล้ว ยังเป็นการประชาสัมพันธ์และสร้างการรับรู้การทำงานแบบ “การทูตเพื่อประชาชน” ที่จับต้องได้ของกระทรวงการต่างประเทศ

กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศหวังเป็นอย่างยิ่งว่า ผู้อ่าน Inter Econ Newsletter จะได้รับทราบการดำเนินงานของกระทรวงการต่างประเทศในแง่มุมเศรษฐกิจ รวมทั้งได้รับประโยชน์จากบทความที่ได้รวบรวมข้อมูลจากสถานเอกอัครราชทูตและสถานกงสุลใหญ่ของไทยทั่วโลก

หากท่านมีข้อเสนอแนะและความเห็นใด สามารถส่งมาได้ที่ info@globthailand.com

นางวิลาวรรณ มังคละธนะกุล
อธิบดีกรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ

EVENTS

06
การประชุม Green Mekong Forum ครั้งที่ 6

CONTENTS

09
เรียนรู้จากยุโรป: ดูงานยานยนต์สมัยใหม่และระบบขนส่งอัจฉริยะ (4)

12
งานเทศกาลไทย

BUSINESS TIPS

14
โอกาสครั้งสำคัญของเครื่องสำอางฮาลาลไทยในสเปน

17
รู้ลึกรู้จริงถึงแนวทางการทำธุรกิจร้านอาหารไทยในอเมริกา

21
ลู่ทางเปิดตลาดสินค้าเทคโนโลยีการเกษตรไทยในไนจีเรีย

EXCLUSIVE

23

สะพานฮ่องกง – จูไห่ – มาเก๊า กับโอกาสใหม่ เชื่อมการเดินทางการค้า และการลงทุนของคนไทย

COVER STORY

30

การประชุมรัฐมนตรีต่างประเทศ กรอบความร่วมมือลุ่มน้ำโขง วันที่ 1 และ 3 สิงหาคม 2562 ณ กรุงเทพฯ

UPDATE

36

งาน Nepal Chamber Expo 2020 ครั้งที่ 5 ณ กรุงกาฐมาณฑุ ราชอาณาจักรเนปาล

PROMOTE

38

รู้จักโอกาสทางธุรกิจในต่างแดน รู้จัก globthailand.com

การประชุม Green Mekong Forum ครั้งที่ 6

วันที่ 8 ก.ค. 2562

เมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2562 กระทรวงการต่างประเทศร่วมกับสถานเอกอัครราชทูตญี่ปุ่นประจำประเทศไทย จัดการประชุม Green Mekong Forum ครั้งที่ 6 ณ โรงแรม Pullman Bangkok King Power Hotel กรุงเทพฯ โดยมีนายนิกรเดช พลางกูร รองอธิบดีกรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ และนาย Kenichi Kobayashi รองอธิบดีสำนักกิจการเอเชียแลโอเชียเนียและกรมเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และตะวันตกเฉียงใต้ กระทรวงการต่างประเทศญี่ปุ่น เป็นประธานกล่าวเปิดงาน โดยมีผู้สนใจเข้าร่วมกว่า 100 คน จากประเทศลุ่มน้ำโขง ญี่ปุ่น ประเทศหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ภาคเอกชน และเยาวชน และเป็นครั้งแรกที่ได้เชิญเยาวชนมาแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นเกี่ยวกับบทบาทของเยาวชนในการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนด้วย

ภายใต้หัวข้อ “ความท้าทายและแนวทางในการบรรลุเป้าหมายเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน” ผู้แทนไทยได้แบ่งปันประสบการณ์ของไทยเกี่ยวกับการนำหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงเป็นแนวทางขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) ซึ่งเป็น home-grown approach ของไทย รวมทั้งการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรม (STI) และกิจการเพื่อสังคม (social enterprise) โดยผู้แทนจากเวียดนามให้ความสำคัญต่อการส่งเสริมเศรษฐกิจหมุนเวียน (circular economy) ผู้แทนญี่ปุ่นให้ความสำคัญต่อการส่งเสริมนโยบาย Society 5.0 การพัฒนาชนบท และการส่งเสริมเยาวชนและสตรี ผู้แทนจาก UNESCAP ได้แจ้งสถิติแสดงความคืบหน้าของการบรรลุ SDGs ในเอเชียแปซิฟิกและความท้าทายในการจัดทำข้อมูล/สถิติที่เกี่ยวข้อง

ภายใต้หัวข้อ “การบริหารจัดการขยะทะเล” ผู้แทนไทยและองค์การระหว่างประเทศ ได้แก่ ERIA และ UNEP เน้นความสำคัญของการมียุทธศาสตร์ในการบริหารจัดการกับขยะทะเลและขยะในแม่น้ำโขง รวมทั้งการนำขยะมาใช้ใหม่ (recycle) การปรับปรุงการบริหารจัดการ การบังคับใช้กฎหมาย ประสิทธิภาพในการประสานงานระหว่างหน่วยงาน การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาและการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน รวมทั้งความร่วมมือระหว่างประเทศ

ภายใต้หัวข้อ “การบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ” ผู้แทนจากสำนักงานทรัพยากรน้ำแห่งชาติ เมียนมา กัมพูชา สปป. ลาว และคณะกรรมาธิการแม่น้ำโขง (MRC) ได้มาแลกเปลี่ยนประสบการณ์และแนวปฏิบัติที่ดีในการบริหารจัดการน้ำในประเทศของตน โดยให้ความสำคัญต่อการมียุทธศาสตร์บริหารจัดการน้ำอย่างครบวงจร รวมทั้งการแก้ปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ความร่วมมือในการแบ่งปันข้อมูลน้ำระหว่างประเทศลุ่มน้ำโขง และการพัฒนาองค์ความรู้ การวิจัย และพัฒนาด้านการบริหารจัดการน้ำ

การประชุมครั้งนี้ นับว่าบรรลุวัตถุประสงค์ของการจัดการประชุมที่เปิดโอกาสให้สมาชิกประเทศลุ่มน้ำโขงและญี่ปุ่นได้แบ่งปันประสบการณ์ในการดำเนินแนวทางเพื่อสู่การพัฒนาที่ยั่งยืนอันสอดคล้องกับ SDGs 2030 โดยเน้นประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม การจัดการขยะทางทะเลและการจัดการบริหารทรัพยากรน้ำ ซึ่งที่ประชุมต่างเห็นพ้องถึงความสำคัญว่าประเด็นสิ่งแวดล้อมเป็นประเด็นข้ามพรมแดนและเน้นถึงการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน การสร้างเครือข่ายระหว่างกัน รวมถึงความสำคัญและจำเป็นของแหล่งเงินทุนที่ยั่งยืนสำหรับการดำเนินการตามแนวทางและโครงการเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์

อนึ่ง การประชุมครั้งนี้ จัดต่อเนื่องเป็นครั้งที่ 6 โดยในปีนี้ มีหัวข้อเกี่ยวกับ SDGs อันเป็นมิติใหม่ในความสัมพันธ์ลุ่มน้ำโขงกับญี่ปุ่นตามยุทธศาสตร์กรุงโตเกียว ค.ศ. 2018 ซึ่งในการประชุมในปี ค.ศ. 2020 (ครั้งที่ 7) จะเปลี่ยนชื่อการประชุมจาก Green Mekong Forum เป็น Mekong Japan SDGs Forum ซึ่งครอบคลุมประเด็นความร่วมมือและการพัฒนาอย่างยั่งยืน มากกว่าเน้นประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมเพียงอย่างเดียว ■

เรียนรู้จากยุโรป : ดูงานยานยนต์สมัยใหม่และระบบขนส่งอัจฉริยะ (ตอนจบ)

โดย น.ส.รัตนศิริ สุขัคคานนท์
หัวหน้าข่าวต่างประเทศ หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ

อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าภาคเอกชนของอียู ที่มีความรุดหน้าในทุกวันนี้ หัวใจสำคัญคือการทุ่มเทด้านการวิจัยและพัฒนาเป็นหลัก นโยบายของอียูเน้นให้ความสนับสนุนภาคเอกชนผ่านการส่งเสริมด้านงานวิจัย และเพิ่มขีดความสามารถ-ทักษะความเชี่ยวชาญให้กับบุคลากร รวมทั้งให้ข้อมูลความรู้สร้างความเข้าใจเกี่ยวกับอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ พร้อมให้ความสนับสนุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การพัฒนาระบบชาร์จไฟสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน เป็นต้น

ส่งเสริมงานวิจัยคือหัวใจสำคัญ

สำหรับประเทศไทย นอกเหนือจากนโยบายหลักที่ภาครัฐให้การส่งเสริมการลงทุนสำหรับผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าแล้ว ในแง่มุมของการวิจัยเพื่อนำไปใช้ประโยชน์สำหรับผู้ประกอบการในอนาคตนั้น หนึ่งในโครงการที่ชัดเจนเป็นรูปธรรมที่สุดน่าจะได้แก่ โครงการความร่วมมือระหว่าง การไฟฟ้าฝ่ายผลิตฯ (กฟผ.) กับศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ (NECTEC) และสำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.) ซึ่งดำเนินมาตั้งแต่ปี 2533 และขณะนี้กำลังอยู่ในระยะที่ 2 (2560-2563) อาจารย์สุทัศน์ ปฐมนุพงศ์ นักวิจัย หัวหน้าห้องปฏิบัติการวิจัยต้นแบบและผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม หน่วยวิจัยนวัตกรรมและวิศวกรรมจาก สวทช. เปิดเผยกับ “ฐานเศรษฐกิจ” โครงการมีความคืบหน้าเป็นลำดับ แม้ว่าจะมีความล่าช้าไปบ้าง แต่รถยนต์ดัดแปลงคันแรกจากโครงการวิจัยกำลังจะเสร็จสมบูรณ์ภายในเดือนพฤศจิกายนนี้

คณะศึกษาดูงานด้านยานยนต์สมัยใหม่ (Next Generation Automotive) และระบบขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility) ที่ประเทศฝรั่งเศส เบลเยี่ยม และเนเธอร์แลนด์ ระหว่างวันที่ 23 - 30 กันยายน 2561 จัดโดยกรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ ร่วมกับสำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.)

เป้าหมายของโครงการที่เรียกว่า “โครงการวิจัยพัฒนาชุดประกอบรถไฟฟ้าดัดแปลงและคู่มือดัดแปลง (EV Kit & Blueprint Project)” คือ การออกแบบชิ้นส่วนหลัก 7 รายการของรถยนต์ไฟฟ้าเพื่อให้ในอนาคตผู้ประกอบการไทยจะสามารถผลิตชิ้นส่วนสำคัญเหล่านี้ได้เองภายในประเทศ และเพื่อแสวงหาองค์ความรู้และรูปแบบที่เหมาะสมในการดัดแปลงรถยนต์สันดาปภายในที่มีอยู่ในท้องตลาด ให้กลายเป็นรถยนต์ไฟฟ้า (อีวี) ที่ปราศจากการใช้เครื่องยนต์และสามารถขับเคลื่อนได้ด้วยแบตเตอรี่ 100% ซึ่งแบตเตอรี่หรือขุมพลังของยานยนต์ไฟฟ้านั้น นับเป็นหัวใจสำคัญที่นักวิจัยของไทยพยายามอย่างยิ่งที่จะทำให้เกิดเป็นอุตสาหกรรมที่ไทยมีเทคโนโลยีเป็นของตัวเอง

เกี่ยวกับเรื่องนี้ ดร.พิมพา ลิ้มทองกุล นักวิจัยอาวุโส ห้องปฏิบัติการวัสดุและงานระบบเพื่อใช้ประโยชน์ทางพลังงานไฟฟ้าเคมี หน่วยวิจัยวัสดุสำหรับพลังงาน ศูนย์เทคโนโลยีโลหะและวัสดุแห่งชาติ (MTEC) ให้ความเห็นว่า เป้าหมายของนักวิจัยที่ทำงานในเรื่องนี้คือการพัฒนาเทคโนโลยีแบตเตอรี่ที่จะทำให้ไทยสามารถแข่งขันได้ในตลาดโลก นโยบายส่งเสริมของภาครัฐในขณะนี้มองว่ายังไม่ได้ตั้งเป้าหมายที่เป็นรูปธรรมชัดเจนมากนัก ทั้งเป้าหมายในเชิงเทคนิคและเชิงเศรษฐศาสตร์ เช่น จะพัฒนาแบตเตอรี่ที่ช่วยลดต้นทุนพลังงานได้กี่เปอร์เซ็นต์ เป็นต้น ทั้งนี้ มีข้อสังเกตว่า บริษัทเอกชนที่ทำงานวิจัยและพัฒนาในเรื่องที่เป็นนวัตกรรมใหม่ ๆ จะยังไม่มีรายได้มากนัก รัฐบาลควรจะต้องเข้ามาส่งเสริม เช่น ให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษี ยกเว้นภาษีนำเข้าวัสดุหรือชิ้นส่วนที่จะต้องนำมาใช้ในการประกอบ และอำนวยความสะดวกในการนำเข้าสินค้าที่จำเป็น (ต่องานวิจัยและพัฒนา) ให้ออกจากท่าเรือได้เร็วขึ้น “เราต้องมาดูว่า เป้าหมายการพัฒนา (อุตสาหกรรม) ของเราคืออะไร เราอยากเป็นเพียงผู้ผลิตในซัพพลายเชน หรือเป็นเจ้าของนวัตกรรม ถ้าหากเป้าหมายเราคืออย่างหลัง รัฐบาลก็ต้องช่วยสร้างตลาดขึ้นมา เช่นหน่วยงานภาครัฐเป็นผู้ซื้อฟลีตรถไฟฟ้า (ของไทย) มาใช้พร้อมๆ ไปกับการสนับสนุนการเก็บข้อมูล และการทำวิจัยสร้างองค์ความรู้เป็นแนวโน้มที่ดีที่ภาคเอกชนของเราตื่นตัวและช่วยให้งานวิจัยรุดหน้าไปได้มาก”

“ผมมองว่าเรื่องของยานยนต์ไฟฟ้าและเมืองอัจฉริยะไม่ใช่เรื่องของทางเลือก เพราะมันเป็นกระแสโลก เป็นเทรนด์ใหญ่ที่ไม่ว่าเราจะอยากได้หรือไม่ อย่างไรมันก็ต้องมาและมีผลต่อชีวิตความเป็นอยู่ของเราแน่นอน ดังนั้น เราคงต้องเลือกว่าเราจะเป็นผู้ตามเมื่อกระแสมันมาถึงและส่งผลกระทบกับเรา หรือเราจะเป็นผู้นำในเรื่องนี้” คุณอภิชาติ ประสิทธิ์นฤทธิ์ นายกสมาคมการค้าอสังหาริมทรัพย์และพันธมิตร ผู้บริหารบริษัท แองเจิ้ล ซิตี้ฯ และผู้ร่วมก่อตั้ง “กลุ่มพันธมิตรยานยนต์ไฟฟ้าไทย” ให้ความเห็น และยกตัวอย่างกิจกรรมของกลุ่มพันธมิตรยานยนต์ไฟฟ้าไทย ที่ต้องการเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับยานยนต์ไฟฟ้า และสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาในอุตสาหกรรมดังกล่าวอย่างจริงจัง โดยเริ่มปลูกฝังตั้งแต่กลุ่มคนหนุ่มสาว เช่น มีการจัดกิจกรรม EV Cup 2018 แข่งขันการพัฒนาต้นแบบยานยนต์ไฟฟ้า 3-4 ล้อ ชิงเงินรางวัลสำหรับนิสิตนักศึกษาระดับปริญญาตรี เป็นต้น

จุดชาร์จยานยนต์ไฟฟ้าริมถนน ในเมืองลียง ประเทศฝรั่งเศส

ต้องเจาะตลาดที่แตกต่าง

เมื่อเป็นของใหม่ เป็นยานยนต์ทางเลือกที่ผู้บริโภคยังไม่คุ้นเคย การเจาะตลาดเพื่อสร้างจุดยืนที่มั่นคงในระยะแรกจึงต้องมองหาช่องทางใหม่ ๆ อาศัยแบบจำลองธุรกิจที่แตกต่างออกไปในการเข้าถึงลูกค้ากลุ่มเป้าหมาย ยกตัวอย่าง มอเตอร์ไซค์ไฟฟ้า “สตรอม” (Strom ในภาษาเยอรมัน แปลว่า ไฟฟ้า) แบรนด์ไทยผลงานของบริษัท ออสก้า โฮลดิ้ง จำกัด ที่เปิดตัวอย่างเป็นทางการในงานมอเตอร์โชว์เมื่อต้นปี 2560 กลยุทธ์ของบริษัท

คือการผลิตตามสั่ง (made to order) โดยแม้จะมีมอเตอร์ไซค์ไฟฟ้ารุ่นที่บริษัทออกแบบสำเร็จไว้ให้เลือกแล้วถึง 6 รุ่นด้วยกัน แต่ลูกค้าก็สามารถสั่งผลิตตามออร์เดอร์พิเศษได้โดยอาศัยโครงสร้างหลักของรุ่นที่บริษัทมีอยู่ เป็นการตอบโจทย์ความต้องการเฉพาะของลูกค้าแต่ละราย ซึ่งบริษัทผู้ผลิตจักรยานยนต์กระแสหลักอาจจะไม่ได้ให้น้ำหนักกับตลาดส่วนนี้มากนัก “สมบูรณ์ อ่อนน้อม” ผู้จัดการฝ่ายพัฒนาผลิตภัณฑ์และฝึกอบรม บริษัท ออสก้า โฮลดิ้ง จำกัด เปิดเผยกับ “ฐานเศรษฐกิจ” ว่า มีการคุยกับลูกค้าหลายรายในการผลิตมอเตอร์ไซค์ไฟฟ้า made to order เพื่อป้อนเป็น fleet ให้ลูกค้านำไปใช้งาน บางรายอยู่ในขั้นของการร่วมออกแบบและทดสอบวิ่ง เพื่อให้ได้รถมอเตอร์ไซค์ไฟฟ้าที่ตรงใจกับวัตถุประสงค์ของลูกค้ามากที่สุด เช่น มอเตอร์ไซค์สำหรับบริการส่งของ (delivery) ซึ่งหากสำเร็จลุล่วงด้วยดี อาจจะเรียกได้ว่านี่คือ Green Logistics หรือมอเตอร์ไซค์ขนส่งระบบไฟฟ้าที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (เนื่องจากไม่ปล่อยไอเสียและไม่สร้างมลพิษทางเสียง) รายแรกของเมืองไทยเลยก็ว่าได้

เช่นเดียวกับฟลีตรถตุ๊ก ๆ (สามล้อเครื่อง) ระบบไฟฟ้าของบริษัท เออร์เบิน โมบิลิตี้ เทคฯ ที่ร่วมพัฒนากับ บริษัท สิขร จำกัด นี่ก็เป็นอีกตัวอย่างของรูปแบบการเจาะตลาดใหม่ ๆ สำหรับยานยนต์ไฟฟ้าที่เป็นผลงานการสร้างสรรค์ของบริษัทเอกชนไทย คุณศุภพงษ์ กิติวัฒนศักดิ์ ผู้ร่วมก่อตั้งและผู้บริหารฝ่ายพัฒนาธุรกิจของเออร์เบิน โมบิลีตีฯ บริษัทสตาร์ทอัพไฟแรง และคุณระวิทัต สุคนธสิงห์ กรรมการบริษัท สิขรฯ ผู้เชี่ยวชาญการดัดแปลงรถเครื่องยนต์ธรรมดาให้เป็นรถไฟฟ้า ร่วมกันให้ข้อมูลว่าโครงการที่เกิดขึ้นเป็นการนำสามล้อเครื่องระบบไฟฟ้าที่ผลิตโดยโรงงานของสิขร มาให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชันโทรศัพท์มือถือ Tuk Tuk Hop ซึ่งใช้งานง่ายเป็นบริการเรียกตุ๊ก ๆ วิ่งตามเส้นทางที่กำหนดรอบ ๆ เกาะรัตนโกสินทร์ เริ่มจากท่ามหาราช ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวยอดนิยม เมื่อโหลดแอพฯมาก็สามารถเรียกตุ๊ก ๆ มาใช้บริการ on demand ด้วยราคาเหมาจ่าย 299 บาท/คน/วัน ลูกค้าสามารถเรียกรถมารับ-ส่งตามจุดต่าง ๆ ในเส้นทางได้ตามใจทั้งวัน จะเรียกกี่ครั้งไปกี่ที่ก็ได้ ไม่ต้องกังวลว่าจะไม่มีรถ และตัดปัญหาเรื่องนักท่องเที่ยวถูกตุ๊ก ๆ หลอก เนื่องจากมีการคัดกรองคนขับ ปัจจุบันมีรถให้บริการเป็นรถตุ๊ก ๆ ไฟฟ้า 7 คัน เป็นรถตุ๊ก ๆ ธรรมดา 30 คัน และมีรถตุ๊ก ๆ ไฟฟ้าที่ผลิตเสร็จแล้วแต่รอจดทะเบียนอีก 18 คัน ถามว่าเพียงพอไหม คุณศุภพงษ์ตอบว่า ยังไม่เพียงพอ แต่การสั่งผลิตก็ต้องค่อยเป็นค่อยไป บริษัทยังมีแอปพลิเคชัน MuvMi (มูฟมี) สำหรับบริการขนส่งแบบแชริ่ง (sharing transportation) อีกด้วย

แผนงานที่จะเห็นในปีหน้าคือความร่วมมือระหว่างเออร์เบิน โมบิลิตี้กับการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) พัฒนาซอฟต์แวร์เพิ่มมิติด้านการท่องเที่ยวให้กับรถตุ๊ก ๆ ไฟฟ้า เช่น การให้ข้อมูลการเดินทาง-การท่องเที่ยวแก่ลูกค้า (ผู้โดยสาร) อีกส่วนเป็นแผนการขยายพื้นที่ให้บริการของทัพยานยนต์ไฟฟ้าในเส้นทางท่องเที่ยวใหม่ ๆ โดยหลัก ๆ น่าจะเป็นที่สยามสแควร์ เซ็นทรัลเวิลด์ ประตูน้ำ ซึ่งเป็นจุดที่ลูกค้าขอมามากให้บริษัทขยายบริการเข้าไป “ผมมองว่านี่ไม่ใช่แค่เรื่องของการนำเสนอบริการตุ๊ก ๆ ไฟฟ้าที่เป็นนวัตกรรมด้านยานยนต์และแอปพลิเคชันบริการด้านขนส่งที่ตอบโจทย์ไลฟ์สไตล์ของคนยุคนี้ แต่มันยังเป็นการนำนวัตกรรมมาแก้ไขปัญหาการเดินทางในเมืองให้กับประเทศเราอีกรูปแบบหนึ่ง”

"Thai Festival" หรือ "งานเทศกาลไทย" เป็นงานประจำปีที่จัดขึ้น
โดยสถานเอกอัครราชทูตและสถานกงสุลใหญ่หลายแห่งทั่วโลก
ในบางประเทศจัดต่อเนื่องมากว่าทศวรรษจนกลายเป็นแบรนด์ติดตลาด
ของชาวต่างชาติและชาวไทยในประเทศนั้น ๆ

THAI FESTIVAL
งานเทศกาลไทย

กรุงอูลานบาตอร์ ประเทศมองโกเลีย

เมื่อวันศุกร์ ที่ 19 ก.ค. 2562 สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงปักกิ่ง ได้จัดงานเทศกาลไทย ณ จตุรัส Sukhbaatar ใจกลางกรุงอูลานบาตอร์ ภายใต้หัวข้อ "Thailand Summer Paradise" ซึ่งเป็นการจัดงานเทศกาลไทยครั้งแรกในมองโกเลีย โดยมีผู้เข้าร่วมงานกว่า 800 คน กิจกรรมภายในงานประกอบด้วยการเฉลิมฉลองโอกาสครบรอบ 45 ปี ความสัมพันธ์ทางการทูตไทย - มองโกเลีย มีการออกซุ้มอาหารไทย การแสดงศิลปะมวยไทยโดยชมรมมวยไทยในกรุงอูลานบาตอร์ การแสดงนิทรรศการภาพถ่ายการท่องเที่ยวไทยและการตอบคำถามเกี่ยวกับประเทศไทยชิงของรางวัล นอกจากนี้ สถานเอกอัครราชทูตฯ ได้นำภาคนักธุรกิจไทยที่ลงทุนในมองโกเลียมาร่วมจัดกิจกรรมเพื่อเป็นการส่งเสริมภาพลักษณ์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR) และเป็นการแสวงหาโอกาสทางการค้าให้กับธุรกิจของไทยที่สนใจจะลงทุนในมองโกเลียอีกด้วย

กรุงมอสโก สหพันธรัฐรัสเซีย

สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงมอสโก ได้จัดงานเทศกาลไทย ณ กรุงมอสโก ครั้งที่ 6 ประจำปี 2562 ณ สวนสาธารณะ Sokolniki เมื่อวันที่ 20 - 21 กรกฎาคม ที่ผ่านมา โดยได้รับการตอบรับเป็นอย่างดี มีผู้เข้าร่วมงานมากเป็นประวัติการณ์ถึง 160,000 คน และมีชุมชนคนไทยที่มาร่วมสนับสนุนการจัดงานในนามของ “ชมรมนาฏศิลป์ไทยในกรุงมอสโก” และ “พเยาว์ มวยไทยยิม” ซึ่งการร่วมงานในครั้งนี้ช่วยเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนไทยในรัสเซีย และสร้างบรรยากาศในงานให้เต็มไปด้วยความสนุกสนานและความอบอุ่น สะท้อนถึงความเป็นไทยและความสัมพันธ์ที่แน่นแฟ้นระหว่างคนไทยและรัสเซีย

นครโอซากา ประเทศญี่ปุ่น

สถานกงสุลใหญ่ ณ นครโอซากา ร่วมสนับสนุนของรางวัลและออกคูหาประชาสัมพันธ์ประเทศไทย ภายในงาน Thai Fair Akashi 2019 ระหว่างวันที่ 17 – 18 สิงหาคม 2562 ที่สวนสาธารณะ Akashi จังหวัด Hyogo เป็นกิจกรรมส่วนหนึ่งของการเฉลิมฉลองครบรอบ 100 ปี เมือง Akashi และ 400 ปี ปราสาท Akashi มีวัตถุประสงค์เพื่อกระชับความสัมพันธ์ไทย - ญี่ปุ่น ผ่านกิจกรรมการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรมที่หลายหลาย อาทิ การสาธิตมวยไทย การแสดงนาฏศิลป์ไทย ดนตรีไทย การนวดแผนไทย รวมทั้งการออกร้านจำหน่ายสินค้าและอาหารไทย โดยงานดังกล่าวนับเป็นอีกหนึ่งกิจกรรมที่มีส่วนช่วยสนับสนุนภารกิจของสถานเอกอัครราชทูตและสถานกงสุลใหญ่ไทยในญี่ปุ่นในการประชาสัมพันธ์ประเทศไทย และเป็นกิจกรรมที่ช่วยกระชับความสัมพันธ์ภาคประชาชนระหว่างสองประเทศได้เป็นอย่างดี

โดย ศูนย์ธุรกิจสัมพันธ์
กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ
กระทรวงการต่างประเทศ
สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงมาดริด

ชี้ช่องจากทีมทูต

โอกาสครั้งสำคัญของเครื่องสำอางฮาลาลไทยในสเปน

ปัจจุบัน สินค้าและบริการฮาลาลเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องและมีศักยภาพขยายตัวได้อีกมาก เนื่องด้วย 3 ปัจจัยสำคัญ ได้แก่ (1) การเพิ่มขึ้นของประชากรมุสลิมโลก ซึ่งในปัจจุบันมีทั้งหมด 1,800 ล้านคนทั่วโลกและคาดการณ์กันว่าในปี 2573 จะเพิ่มเป็น 2,200 ล้านคนหรือร้อยละ 26.4 ของประชากรโลก (2) กลุ่มประเทศที่มีประชากรส่วนใหญ่เป็นมุสลิม (OIC) เป็นผู้นำการเติบโตทางเศรษฐกิจของโลก โดยค่าเฉลี่ยการขยายตัวทางเศรษฐกิจ GDP ระหว่างปี 2556-2561 อยู่ที่ร้อยละ 6.3 โดยประมาณ และ (3) การเพิ่มจำนวนของชนชั้นกลางมุสลิมจากทั่วโลก ซึ่งล้วนแล้วแต่เป็นปัจจัยบวกสำหรับการขยายตลาดสินค้าและบริการฮาลาลของไทย

HALAL Cosmetics

ในวันนี้ ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในสเปน สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงมาดริด จะพาไปเจาะข้อมูลความน่าสนใจของตลาดเครื่องสำอางฮาลาลในแดนกระทิงดุ ซึ่งยังเปิดกว้างสำหรับผู้ประกอบการจากทั่วโลก รวมถึงไทยด้วยเช่นกัน

จากรายงานของ Thomson Reuters Report (2561) ระบุว่า ในปี 2560 อุตสาหกรรมเครื่องสำอางฮาลาลทั่วโลกมีมูลค่า รวมสูงกว่า 6.1 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐ และคาดว่าในปี 2566 จะสร้างมูลค่าสูงถึง 9 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐ เลยทีเดียว โดยในส่วนของสเปน ตามข้อมูลของ Global Islamic Gateway ระบุว่า เมื่อปี 2558 ชาวมุสลิมในสเปนใช้จ่ายซื้อผลิตภัณฑ์เครื่องสำอางภายในประเทศกว่า 380 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และคาดการณ์กันว่ายอดค่าใช้จ่ายจะเพิ่มขึ้นเป็น 450 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ภายในปี 2563 อย่างไรก็ดี ปัญหาที่ชาวมุสลิมในสเปนประมาณ 2 ล้านคนต้องประสบ คือ หาซื้อเครื่องสำอางฮาลาลได้ลำบาก เพราะไม่มีวางจำหน่ายในท้องตลาดมากนัก แม้ว่าจะมีความต้องการเครื่องสำอางดังกล่าวอยู่มาก และกลุ่มประชากรที่ต้องการใช้เครื่องสำอางดังกล่าวมีกำลังซื้อสูงก็ตาม

หลายคนอาจสงสัยว่าเครื่องสำอางฮาลาลมีลักษณะอย่างไร ?

เครื่องสำอางฮาลาลเป็นผลิตภัณฑ์ที่ทำด้วยวัตถุดิบฮาลาลหรือถูกต้องตามหลักการอิสลาม ไม่มีส่วนประกอบจากหมู แอลกอฮอล์ ไขมันสัตว์ และส่วนประกอบอื่น ๆ ที่ต้องห้ามตามหลักการอิสลาม โดยส่วนใหญ่เป็นผลิตภัณฑ์ที่ทำมาจากธรรมชาติ อาทิ สารสกัดจากพืชและแร่ธาตุ จึงกล่าวได้ว่า เครื่องสำอางฮาลาลไม่ได้เหมาะสำหรับชาวมุสลิมเท่านั้น แต่ยังเหมาะสำหรับกลุ่มผู้บริโภคทั่วไปที่ใส่ใจในสุขภาพและห่วงใยสิ่งแวดล้อมอีกด้วย

ด้วยโอกาสการขยายตัวของเครื่องสำอางฮาลาลในสเปนมีอยู่มาก ทำให้เครื่องสำอางฮาลาลจากปารีส แบรนด์ Mademoiselle Saint Cloud ได้วางจำหน่ายผลิตภัณฑ์ในสเปนเป็นที่เรียบร้อยแล้ว อย่างไรก็ดี สินค้าเครื่องสำอางและเวชภัณฑ์ที่ได้รับรองมาตรฐานฮาลาลจากสถาบันฮาลาลสเปนยังถือว่ามีอยู่น้อย โดยมีสัดส่วนเพียงร้อยละ 2.2 จาก 350 บริษัทที่วางจำหน่ายในตลาดเท่านั้น ซึ่งมีแบรนด์เครื่องสำอางที่ได้รับการรับรองมาตรฐานฮาลาลจากสถาบันฮาลาลสเปนแล้ว เช่น แบรนด์ Laboratiorios Valquer และแบรนด์ Bany Cosmética Halal ดังนั้น ผู้ประกอบการไทยที่กำลังมองหาโอกาสในการส่งออกสินค้าเครื่องสำอางฮาลาลไปจำหน่ายในต่างประเทศ จึงน่าจะมีโอกาสรุกครองส่วนแบ่งตลาดเครื่องสำอางฮาลาลในสเปนได้ โดยการชูจุดแข็งในแง่ของผลิตภัณฑ์ที่มาจากธรรมชาติและสมุนไพร เพราะคุณสมบัติดังกล่าวจะถูกอกถูกใจทั้งกลุ่มผู้บริโภคชาวมุสลิมในสเปน นักท่องเที่ยวมุสลิมจากยุโรปและจากกลุ่มประเทศ OIC รวมถึงกลุ่มผู้รักสุขภาพและห่วงใยสิ่งแวดล้อมในสเปนได้เป็นอย่างดี

หากมองในภาพรวมของอุตสาหกรรมน้ำหอมและเครื่องสำอางสเปนจะพบว่า อุตสาหกรรมดังกล่าวเติบโตต่อเนื่องตลอด 3 ปีที่ผ่านมา เมื่อปี 2560 ชาวสเปนจับจ่ายซื้อสินค้าน้ำหอมและเครื่องสำอางรวมมูลค่า 6,820 ล้านยูโร ซึ่งขยายตัวร้อยละ 2.15 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า โดยสินค้าในอุตสาหกรรมดังกล่าว แบ่งออกเป็น 5 หมวดเรียงลำดับตามมูลค่าทางเศรษฐกิจได้ ดังนี้ (1) เครื่องสำอางดูแลผิว 1,908.07 ล้านยูโร (2) ผลิตภัณฑ์ทำความสะอาดร่างกาย 1,650.82 ล้านยูโร (3) น้ำหอมและเครื่องหอม 1,312.92 ล้านยูโร (4) เครื่องสำอางดูแลผม 1,277.82 ล้านยูโร และ (5) เครื่องสำอางแต่งสีหน้า ริมฝีปาก เล็บ และดวงตา 670.04 ล้านยูโร สินค้าที่ครองส่วนแบ่งตลาดมากที่สุดคือผลิตภัณฑ์ดูแลผิว (ร้อยละ 28) และน้ำหอม (ร้อยละ 21) ในขณะที่สินค้าที่ได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นจากกลุ่มลูกค้าสเปน ได้แก่ น้ำหอมและเครื่องหอม (ร้อยละ 5.4) โดยเฉพาะน้ำหอมผู้ชาย (ร้อยละ 7) เครื่องสำอางแต่งสี (ร้อยละ 3.2) โดยเฉพาะลิปสติก (ร้อยละ 7.4) และเมคอัพ (ร้อยละ 4.6) ในส่วนของครีมดูแลผิวพบว่าครีมทามือได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นมากที่สุด (ร้อยละ 8) ตามมาด้วยครีมบำรุงผิวหน้า (ร้อยละ 1.4)

เนื่องจากการดูแลตนเองทั้งเรื่องความสะอาดและรูปลักษณ์ภายนอกเป็นวัฒนธรรมที่ฝังรากลึกของชาวสเปนอยู่แล้ว ทำให้ในแต่ละปีชาวสเปนใช้จ่ายซื้อน้ำหอมและเครื่องสำอางเฉลี่ยอยู่ที่ 147 ยูโรต่อคน ซึ่งมากกว่าค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของชาวยุโรป (137 ยูโรต่อคนต่อปี) อย่างไรก็ดี แม้ว่าค่าใช้จ่ายดังกล่าวจะน้อยกว่าประเทศยุโรปอื่น เช่น สวิตเซอร์แลนด์ นอร์เวย์ ฝรั่งเศส อิตาลี แต่สมาคมน้ำหอมและเครื่องสำอางแห่งสเปนหรือ Stanpa ยืนยันว่าอุตสาหกรรมดังกล่าวยังสามารถเติบโตได้อีก กอปรกับกระแสผลิตภัณฑ์เครื่องสำอางจากวัตถุดิบจากธรรมชาติและออร์แกนิกมาแรง ผลิตภัณฑ์เครื่องสำอางฮาลาลซึ่งทำด้วยวัตถุดิบจากธรรมชาติ เช่น สารสกัดจากพืชและแร่ธาตุไม่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์และสัตว์ จึงน่าจะเป็นการตอบโจทย์ความต้องการของผู้บริโภค โดยเฉพาะกลุ่มชาวมุสลิมในสเปนได้เป็นอย่างดี

ผู้ประกอบการที่สนใจบุกตลาดเครื่องสำอางในแดนกระทิงดุ สามารถติดต่อร้านผู้จัดจำหน่ายสินค้าเพื่อสุขภาพและความงาม ซึ่งมีสาขาหลายแห่งทั่วสเปน อาทิ (1) ร้าน Druni (https://www.druni.es/) (2) ร้าน Primor (https://www.primor.eu/) (3) Douglas (https://douglas.es/)

โดย ศูนย์ธุรกิจสัมพันธ์
กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ
สถานกงสุลใหญ่ ณ นครลอสแอนเจลิส

ทันโลก

รู้ลึกรู้จริง ถึงแนวทางการทำธุรกิจร้านอาหารไทยในอเมริกา

กิจการร้านอาหารไทยในสหรัฐอเมริกา เป็นหนึ่งในธุรกิจยอดนิยมที่มีผู้ประกอบการจำนวนมากสนใจ โดยเฉพาะในมหานครอย่างลอสแอนเจลิส ซึ่งเป็นที่ตั้งของไทยทาวน์แห่งแรกและเป็นชุมชนคนไทยขนาดใหญ่ ในสหรัฐฯ จนหลายคนต่างขนานนามว่าเป็นจังหวัด 78 ของไทย และมีความสำคัญในฐานะจุดท่องเที่ยวระดับโลก ลอสแอนเจลิสจึงเป็นหนึ่งในพื้นที่สำคัญของร้านอาหารไทยที่จะพบได้เป็นจำนวนมาก

ที่มาของภาพประกอบ: GLOBTHAILAND.COM

แต่หากพิจารณาถึงอุปสรรคของธุรกิจร้านอาหารไทยในต่างแดนก็จะพบว่า หนึ่งในปัญหาสำคัญนั่นคือ การทำผิดกฎหมายแรงงานและภาษี ซึ่งส่งผลให้ผู้ประกอบการบางรายถูกสุ่มตรวจโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐ และยิ่งไปกว่านั้นอาจถูกปรับเป็นจำนวนเงินมหาศาล และอาจถึงขั้นถูกสั่งให้ปิดกิจการ เป็นต้น ดังนั้น เพื่อส่งเสริมให้ผู้ประกอบการการไทยสามารถดำเนินกิจการได้อย่างถูกต้องมากขึ้น สถานกงสุลใหญ่ ณ นครลอสแอนเจลิส จึงได้รวบรวมข้อมูลด้านแรงงานและภาษีที่เป็นประโยชน์แก่ผู้ประกอบการไทย โดยแบ่งเป็นประเด็นหลัก ๆ ได้แก่ กฎหมายแรงงาน กฎหมายภาษี และแนวทางสนับสนุนธุรกิจร้านอาหารไทยในปัจจุบัน ดังนี้

ประเด็นแรก

เรื่องกฎหมายแรงงาน ผู้ประกอบการจำเป็นต้องเข้าใจในหลักการว่ากฎหมายแรงงานของสหรัฐฯ แบ่งเป็นระดับ 4 ระดับ ตั้งแต่ระดับรัฐบาลกลาง (Federal) ระดับมลรัฐ (State) ระดับเขต (County) และระดับเมือง (City) โดยการบังคับใช้จะยึดหลักว่ากฎหมายระดับใดที่เข้มที่สุดให้บังคับใช้กฎหมายนั้นก่อน (เช่น กฎหมายเมืองกำหนดค่าแรงขั้นต่ำไว้ที่ 12 ดอลลาร์สหรัฐต่อชั่วโมง ในขณะที่กฎหมายรัฐบาลกลางกำหนดไว้ที่ 7.25 ดอลลาร์สหรัฐต่อชั่วโมง ก็ให้บังคับใช้ค่าแรงขั้นต่ำของระดับเมือง เป็นต้น)

ในประเด็นที่ต่อเนื่องจากเรื่องนี้ กฎหมายมาตรฐานแรงงานที่เป็นธรรม (Fair Labor Standards Act) ของรัฐบาลกลางสหรัฐฯ มีเงื่อนไขสำคัญ 5 ประการ ได้แก่

(1) Coverage จะพิจารณาว่าผู้ประกอบธุรกิจ (ทั้งในรูปของบริษัทและบุคคล) มีรายได้ถึงเกณฑ์ที่ต้องบังคับใช้กฎหมายนี้หรือไม่ และมีความสัมพันธ์แบบนายจ้างกับลูกจ้างเกิดขึ้นหรือไม่

(2) Minimum wage นายจ้างจ่ายค่าแรงขั้นต่ำตามที่รัฐบาลกลางกำหนดหรือไม่ กล่าวคือ 7.25 ดอลลาร์สหรัฐต่อชั่วโมง (ตั้งแต่ปี 2552) อย่างไรก็ดี ค่าแรงขั้นต่ำของแต่ละมลรัฐ/เขต/เมืองอาจกำหนดไว้สูงกว่านี้ (เช่น ปี 2561 มลรัฐแคลิฟอร์เนียกำหนดค่าแรงขั้นต่ำไว้ที่ 11 ดอลลาร์สหรัฐต่อชั่วโมง ในขณะที่ นครลอสแอนเจลิสกำหนดไว้ที่ 12 ดอลลาร์สหรัฐต่อชั่วโมง) ดังนั้น นายจ้างจึงจำเป็นต้องศึกษาและปฏิบัติตามกฎหมายท้องถิ่นด้วย

(3) Overtime pay นายจ้างจ่ายค่าล่วงเวลา (1 เท่าครึ่งของค่าแรงขั้นต่ำ) หรือไม่ โดยจะคิดเมื่อลูกจ้างทำงานเกิน 40 ชั่วโมงต่อสัปดาห์ และคำนวณจากค่าแรงขั้นต่ำของท้องถิ่นนั้น ๆ

(4) Record keeping นายจ้างเก็บเอกสารหลักฐานต่าง ๆ ไว้ครบถ้วน อย่างน้อย 2 - 3 ปีย้อนหลังหรือไม่ หากไม่มีเอกสารหลักฐานจะถือเอาข้อมูลจากสัมภาษณ์ลูกจ้างเป็นหลัก

(5) Youth employment มีการจ้างงานเยาวชนที่อายุต่ำกว่า 14 ปี หรือไม่ ทั้งนี้ กฎหมายอนุญาตให้เยาวชน 14 - 15 ปี ทำงานได้นอกเวลาเรียน ในงานที่ไม่อันตรายหรือไม่ใช้เครื่องจักร และให้เยาวชน 16 - 17 ปี ทำงานได้เกือบทุกประเภท (ยกเว้นงานในสถานที่ที่จำกัดอายุ เช่น ผับ และไม่จำกัดชั่วโมง)

กฎหมายของรัฐบาลกลางฉบับนี้แตกต่างจากกฎหมายแรงงานระดับท้องถิ่น กล่าวคือ (1) มิได้กำหนดให้นายจ้างต้องให้สิทธิประโยชน์อื่น ๆ แก่ลูกจ้างอีก เช่น วันลาพักผ่อน อาหาร การหยุดพักระหว่างชั่วโมงทำงาน เป็นต้น (2) มิได้กำหนดรูปแบบการจ่ายค่าแรง (สามารถจ่ายเป็นเงินสดได้) และ (3) มิได้กำหนดเรื่องการตอกบัตร (สามารถจดบันทึกเวลาทำงานแบบใดก็ได้) และสามารถนับชั่วโมงการทำงานเป็นรายสัปดาห์ และในส่วนของความผิดตามกฎหมายฉบับนี้มีอายุความ 2 ปี (ในกรณีที่นายจ้างไม่เคยกระทำผิดมาก่อน) และ 3 ปี (ในกรณีที่นายจ้างเคยกระทำผิดซ้ำ) ซึ่งบทลงโทษจะมีทั้งการเสียค่าปรับให้รัฐ (civil money penalty) สูงสุด 10,000 ดอลลาร์สหรัฐ การชดใช้ค่าแรงค้างจ่ายให้ลูกจ้าง การจ่ายค่าทำขวัญ (liquidated damage) ให้ลูกจ้าง และอาจถูกลูกจ้างฟ้องร้องดำเนินคดีทางแพ่งต่อได้ นอกจากนั้น ในขณะนี้กระทรวงแรงงานสหรัฐฯ กำลังมีโครงการนำร่องที่เรียกว่า PAID (Payroll Audit Independent Determination) Program เพื่อให้นายจ้างที่สมัครใจจะปรับปรุงระบบการจ้างงานของตนเองสามารถส่งข้อมูลต่าง ๆ ให้เจ้าหน้าที่ เพื่อทบทวนว่าสิ่งที่ปฏิบัติอยู่หรือเคยปฏิบัติมาในอดีตเข้าข่ายผิดกฎหมายข้อใดบ้าง และดำเนินการแก้ไขให้ถูกต้องโดยไม่ถือเป็นความผิด โดยจ่ายค่าแรงค้างจ่ายให้ลูกจ้างแต่ไม่ต้องเสียค่าปรับและจ่ายค่าทำขวัญ

ประเด็นสอง

ทั้งนี้ มีข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อความเข้าใจมากขึ้นต่อประเด็นที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายแรงงาน ซึ่งเป็นสถานการณ์ที่ผู้ประกอบการร้านอาหารมักจะเจอกันทั่วไป เช่น

(1) กรณีบุตรของเจ้าของร้านที่มีอายุต่ำกว่าเกณฑ์ เช่น เป็นเด็กอายุ 14 ปี สามารถช่วยงานบิดามารดาในร้านได้ แต่ควรเป็นงานที่ไม่เกี่ยวข้องกับลูกค้าโดยตรง (เช่น งานเอกสาร งานบัญชี) เพื่อไม่ให้ถูกตรวจสอบเรื่อง Youth employment

(2) ในการซื้อขายกิจการ ผู้ซื้อและผู้ขายควรใช้ระบบ Escrow เพื่อเป็นตัวกลางในการโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินตามสัญญา โดยผู้ซื้อควรขอรับใบปลอดหนี้ (Debt Clearance Certificate) จากหน่วยงานทั้ง 4 ระดับ (เมือง/เขต/มลรัฐ/รัฐบาลกลาง) จากผู้ขายด้วย

(3) เจ้าหน้าที่กระทรวงแรงงานสหรัฐฯ จะเข้าตรวจสอบร้านต่าง ๆ เมื่อได้รับเรื่องร้องเรียนจากลูกจ้าง เบาะแสจากสาธารณะ (โดยเฉพาะร้านคู่แข่ง) หรือเป็นการสุ่มตรวจโดยจะไม่แจ้งเหตุผลของการตรวจ

(4) นายจ้างที่กระทำผิด สามารถผ่อนชำระค่าเสียหายให้ลูกจ้างได้ (ขึ้นอยู่กับการตกลงกันร่วมกับเจ้าหน้าที่ภาครัฐ) แต่ไม่สามารถเรียกเงินคืนจากลูกจ้างในภายหลังได้ เพราะถือเป็นความผิดฐานแก้แค้นเอาคืน (Retaliation)

(5) กฎหมายแรงงานจะบังคับใช้กับนายจ้างและลูกจ้างทุกคน ไม่ว่าจะเข้าเมืองโดยถูกกฎหมายหรือไม่ก็ตาม

กฎหมายภาษี จากรายละเอียดของกฎหมายแรงงานมลรัฐแคลิฟอร์เนีย กำหนดไว้ว่า (1) ให้ลูกจ้างทำงานได้วันละ 8 ชั่วโมง หากเกินกว่านั้นต้องได้ค่าล่วงเวลา (2) นายจ้างควรเก็บเอกสารหลักฐานต่าง ๆ ไว้อย่างน้อย 5 ปี หรือนานกว่านั้น เพื่อเป็นหลักฐานอ้างอิงกรณีมีการฟ้องร้องในภายหลัง (3) ลูกจ้างมีสิทธิ์ลาป่วยอย่างน้อยปีละ 24 ชั่วโมง (หรือ 3 วันทำงาน 8 ชั่วโมง/วัน) หากสิ้นปียังมีวันลาเหลือแต่ลูกจ้างมิได้ขอใช้ให้ถือว่าสละสิทธิ์ (4) วันลาพักผ่อนจะมีหรือไม่ก็ได้ ขึ้นอยู่กับการตกลงกัน แต่หากนายจ้างให้สิทธิ์นี้กับลูกจ้างคนใด ลูกจ้างที่เหลือจะต้องได้รับด้วย และ (5) นายจ้าง-ลูกจ้างควรจัดทำคู่มือของลูกจ้าง (Employee Handbook) เพื่อให้ต่างฝ่ายต่างทราบสิทธิ์ของตนเองตั้งแต่ก่อนจ้างงาน

ทั้งนี้ การเสียภาษีถือว่าเป็นสิ่งที่มีประโยชน์อย่างยิ่งสำหรับลูกจ้าง (ทั้งที่เข้าเมืองถูกกฎหมายและผิดกฎหมาย) เพราะหากเสียภาษีครบตามจำนวนที่ภาครัฐกำหนด (ทำงานครบ 40 ไตรมาส ภายใน 10 ปี) ลูกจ้างมีสิทธิ์ได้รับเงินช่วยเหลือเมื่อเกษียณอายุ

พนักงานประจำของร้านอาหารถือเป็นลูกจ้าง (employee) ตามแบบฟอร์มภาษี W-2 (ซึ่งนายจ้างต้องหักภาษีค่าจ้าง ณ ที่จ่ายไว้ และต้องสมทบเงินเข้ากองทุนประกันสังคมในส่วนของนายจ้าง) ไม่ใช่ผู้รับจ้างอิสระ (independent contractor) ตามแบบฟอร์มภาษี 1099 เพราะไม่เข้าข่าย (เนื่องจากพนักงานยังต้องปฏิบัติตามคำสั่งของนายจ้าง/กฎของร้านงานที่ทำก็เป็นงานในธุรกิจปกติของนายจ้าง และไม่ได้ทำงานให้ร้านอื่นด้วย) ดังนั้น ร้านที่ยังจ้างงานแบบ 1099 มีความสุ่มเสี่ยงต่อการถูกตรวจสอบจาก Employment Development Department (EDD)

ส่วนแนวทางที่ต้องใช้พิจารณาในการเปิดร้านใหม่ ผู้ประกอบการควรพิจารณาเรื่อง (1) ทำเลที่ตั้ง (2) ค่าเช่าและสัญญาเช่า (จำนวนปีที่ยังเหลืออยู่จากเจ้าของเดิม) (3) รายละเอียดการเสียภาษีเงินได้ (income tax) ของเจ้าของเดิม (4) การใช้ระบบ Escrow และ (5) การเสียภาษีโรงเรือน (property tax) รวมถึงค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่สามารถขอลดหย่อนภาษีได้ (เช่น ค่าตกแต่งร้านใหม่ ค่างานเปิดตัวร้านอย่างเป็นทางการ เป็นต้น)

ประเด็นท้ายสุด

ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการดำเนินธุรกิจร้านอาหารในสหรัฐฯ คือ แนวทางสนับสนุนธุรกิจร้านอาหารไทย ซึ่งในขณะนี้ประกอบไปด้วยสองกลไกสำคัญ ได้แก่ ศูนย์แรงงานไทย และหลักสูตรผู้ประกอบการธุรกิจขนาดเล็กของศูนย์ส่งเสริมชาวไทยในนครลอสแอนเจลิส

การจัดตั้งศูนย์แรงงานไทย (Thai Labor Center) ถือกำเนิดมาจากสถานกงสุลใหญ่ฯ และหอการค้าไทยอเมริกันฯ ที่รับทราบปัญหาของร้านอาหารไทย โดยเฉพาะเรื่องการขาดแคลนแรงงานและการปฏิบัติตามกฎหมายท้องถิ่น จึงได้จัดตั้งศูนย์แรงงานไทยขึ้นมาเพื่อช่วยจับคู่ความต้องการจ้างงานระหว่างนายจ้างและลูกจ้าง (แบ่งตามพื้นที่/เมือง) ให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับกฎหมายธุรกิจร้านอาหารและธุรกิจอื่น ๆ ในอนาคต) โดยศูนย์แรงงานไทยดำเนินการในรูปแบบของเว็บไซต์ www.thailaborcenter.com และ Facebook page “Thai Labor Center US” รวมทั้งได้จัดทำแบบฟอร์มใบสมัครสำหรับร้านที่เปิดรับสมัครงานและแรงงานที่ต้องการหางานไว้ให้ผู้ที่สนใจสามารถกรอกใบสมัครไว้ โดยระบบจะเชื่อมโยงกับเว็บไซต์ของหน่วยงานอื่น ๆ เช่น สถานกงสุลใหญ่ฯ และหอการค้าไทยอเมริกันฯ เป็นต้น

นอกจากนี้ ยังมีโครงการหลักสูตรผู้ประกอบการธุรกิจขนาดเล็ก (Small Business Program) โดยศูนย์ส่งเสริมชาวไทย (Thai CDC) ซึ่งเป็นหลักสูตรฝึกอบรมระยะสั้นที่ไม่คิดค่าใช้จ่าย จัดทำขึ้นเพื่อพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการธุรกิจขนาดเล็กจำนวน 2 หลักสูตร ได้แก่ (1) Entrepreneur Training Program (ETP): จัดปีละ 2 หลักสูตร หลักสูตรละ 25 ชั่วโมง (เรียนในวันเสาร์ ครั้งละ 5 ชั่วโมง จำนวน 5 เสาร์) โดยจะสอนเรื่องการเลือกสถานที่ตั้งร้าน โครงสร้างธุรกิจ กฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง การบัญชี การตลาด การเข้าถึงแหล่งทุน ฯลฯ บรรยายโดยวิทยากรผู้ทรงคุณวุฒิ และ (2) E-Commerce Workshop: เป็นการสอนการทำเว็บไซต์และการขายสินค้าออนไลน์ นอกจากนี้ Thai CDC ยังมีบริการให้คำปรึกษาด้านธุรกิจและการเงิน รวมทั้งได้จัดตั้ง Thai Town Market Place ขึ้นเพื่อให้เป็นศูนย์บ่มเพาะธุรกิจ (business incubator) สำหรับผู้ประกอบการขนาดเล็กให้มีสถานที่ตั้งร้านและทดลองทำธุรกิจเป็นเวลารายละ 3 ปี ผู้ประกอบการที่สนใจสามารถติดต่อ Thai CDC ได้ที่ โทร. +1 323 468 2555

ข้อแนะนำเพิ่มเติมจากผู้ประกอบการร้านอาหารที่ดำเนินธุรกิจอยู่ในปัจจุบัน ผู้ประกอบการบางรายได้เสนอแนะให้ร้านอาหารไทยสามารถเลือกรูปแบบการทำธุรกิจใหม่ โดยเฉพาะการใช้วัตถุดิบคุณภาพดีทำอาหารในปริมาณที่เหมาะสม และตั้งราคาอาหารให้สูงขึ้นเพื่อเจาะกลุ่มลูกค้าตลาดบน ซึ่งจะช่วยเพิ่มผลกำไร ลดเวลาการทำงาน และสร้างรายได้มากพอที่จะปฏิบัติให้ถูกต้องตามกฎหมายแรงงานและภาษี นำไปสู่การขอใบเขียวหรือกรีนการ์ด (Green Card) ให้ลูกจ้างจากประเทศไทยได้

ทั้งนี้ การทำธุรกิจในต่างแดนไม่ใช่เรื่องง่าย แม้สหรัฐฯ จะเป็นประเทศที่น่าลงทุนในธุรกิจร้านอาหารไทย แต่ถือว่ามีกฎระเบียบที่ละเอียดและครอบคลุมทุกบริบทในการทำธุรกิจ อย่างไรก็ดี นอกจากความจำเป็นที่จะต้องเรียนรู้ถึงกฎระเบียบให้สามารถดำเนินธุรกิจตามได้อย่างถูกต้องครบถ้วนตามกฎหมาย ผู้ประกอบการร้านอาหารไทยจะต้องเริ่มพัฒนาธุรกิจของตนให้สามารถแข่งขันในตลาด ด้วยการพัฒนาศักยภาพของตนอย่างสม่ำเสมอ รวมถึงควบคุมเรื่องมาตรฐานซึ่งถือเป็นสิ่งสำคัญที่จะทำให้ผู้ใช้บริการชื่นชมและแนะนำต่อไปแบบปากต่อปาก ■

โดย ศูนย์ธุรกิจสัมพันธ์
กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ
สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงอาบูจา

ชี้ช่องจากทีมทูต

ลู่ทางเปิดตลาดสินค้า **เทคโนโลยีการเกษตรไทย** ในไนจีเรีย

คุณรู้หรือไม่ว่าไนจีเรียเป็นประเทศที่เคยนำเข้าข้าวไทยมากที่สุดในโลก เนื่องจากข้าวไทยได้เป็นที่นิยมในตลาด อย่างไรก็ดี โดยที่เศรษฐกิจของไนจีเรียได้รับผลกระทบเป็นอย่างมากจากความผันผวนของราคาน้ำมันในตลาดโลก รัฐบาลไนจีเรียจึงดำเนินนโยบายต่าง ๆ เพื่อลดการนำเข้าจากต่างประเทศ รวมทั้งการนำเข้าข้าวจากประเทศไทย เพื่อลดปัญหาการขาดดุลทางการค้า ส่งผลให้มูลค่าการค้าระหว่างไทยกับไนจีเรียซึ่งเคยมีมูลค่าสูงสุดมากกว่าพันล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2554 ค่อย ๆ ลดจำนวนลง เหลือเพียง 170 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2560 และทำให้ไทยตกอันดับจากการเป็นประเทศคู่ค้าอันดับหนึ่งของไนจีเรียจากประเทศในกลุ่มอาเซียน ลงมาเป็นลำดับที่ 3 รองจากมาเลเซีย (715 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) และอินโดนีเซีย (310 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ซึ่งเป็นประเทศที่ส่งออกปาล์มน้ำมันเป็นสินค้าหลักในตลาดไนจีเรีย

เหตุผลอีกประการหนึ่งที่ทำให้การนำเข้าข้าวไทยของไนจีเรียในปัจจุบันยังคงลดลง เนื่องจากไนจีเรียสามารถปลูกข้าวได้เอง ในรัฐ Kebbi ซึ่งเป็นพื้นที่ราบลุ่มทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ตั้งอยู่ระหว่างแม่น้ำไนเจอร์กับแม่น้ำริม่า (Rima) ที่มีความอุดมสมบูรณ์ สามารถผลิตข้าวได้มากถึง 2.5 ล้านเมตริกตันในปี 2560 จากผลผลิตทั้งประเทศที่ 5.7 ล้านเมตริกตัน โดยข้าวที่ผลิตได้ทั้งหมดจะถูกส่งไปสีและผลิตเป็นข้าวพาร์บอยล์ (Parboiled rice) ซึ่งเป็นวิธีที่ทำให้สารอาหารประเภทวิตามินและแร่ธาตุบางชนิดในข้าวเพิ่มสูงขึ้น ทั้งนี้ รัฐ Kebbi มีโรงสีทั้งหมด 6 แห่ง โรงสีที่ใหญ่ที่สุด คือ โรงสี Labana Rice ผลิตข้าวพาร์บอยล์ภายใต้ชื่อ Lake Rice ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่างเมือง Lagos (ตลาดผู้บริโภค) กับรัฐ Kebbi (ผู้ปลูก) และรัฐบาลไนจีเรียได้สนับสนุนให้ Lake Rice เป็นยี่ห้อข้าวประจำชาติของประเทศ โรงสีที่ใหญ่ที่สุดอีกแห่ง คือ โรงสี Wacot Rice Ltd เป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างผู้ประกอบการชาวอินเดียกับรัฐบาลรัฐ Kebbi นอกจากนี้ ยังมีโรงสีขนาดใหญ่อีก 4 แห่ง ซึ่งเป็นการลงทุนของนักธุรกิจจากรัฐอื่นที่เข้ามาแสวงประโยชน์ในธุรกิจข้าว

ในปัจจุบัน ชาวนาในรัฐ Kebbi ทำนาบนพื้นที่โดยเฉลี่ย 1-3 เฮกตาร์ต่อครัวเรือน มีชาวนาทั้งหมดประมาณ 2 แสนครัวเรือน ทำนาบนพื้นที่ทั้งหมด 2 แสนเฮกตาร์ (ประมาณ 1.2 ล้านไร่) สามารถทำนาได้ปีละ 3 ครั้ง มีผลผลิตในปี 2560 กว่า 2.5 ล้านตัน ทำให้ไนจีเรียสามารถลดการนำเข้าข้าวจากต่างประเทศได้ถึงร้อยละ 90 ของข้าวที่บริโภคทั้งหมดในประเทศ และสร้างความมั่นใจให้รัฐบาลไนจีเรียประกาศนโยบายลดการนำเข้าข้าวจากต่างประเทศให้อัตราเป็นศูนย์ภายในปี 2562

ความสำเร็จดังกล่าว ส่งผลให้รัฐบาลไนจีเรียสนับสนุนและเร่งรัดการเพิ่มผลผลิตข้าวในทุกระดับ โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีศักยภาพการผลิตอย่างรัฐ Kebbi โดยตั้งเป้าที่จะผลิตข้าวให้ได้ 3.5 ล้านตันภายในปี 2562 รวมทั้งส่งเสริมการพัฒนาปัจจัยการผลิตต่าง ๆ อาทิ การชลประทานเพื่อลดความเสี่ยงของภัยแล้ง การอุดหนุนปัจจัยการผลิตในระดับต่าง ๆ การสนับสนุนเครื่องจักรกลการเกษตรใหม่ ๆ ทดแทนเครื่องมือการทำนาที่ล้าหลัง รวมทั้งการแสวงหาแหล่งนำเข้าเครื่องจักรกลการเกษตรจากแหล่งเดิมอย่างสหรัฐฯ อินเดีย และจีน โดยในส่วนของไทยนั้น ขณะนี้มีผู้ประกอบการไทยที่จำหน่ายสินค้าไปยังรัฐ Kebbi โดยตรงแล้วเช่นกัน โดยทางการรัฐ Kebbi ได้จัดสรรงบประมาณสำหรับการสั่งซื้อและเตรียมแจกจ่ายเครื่องเกี่ยวข้าวและรถไถนาที่ผลิตจากบริษัทของไทย อาทิ เครื่องเกี่ยวข้าว (reapers) และรถไถนา (power tillers) ของบริษัทรุ่งเพชร ซึ่งเป็นสินค้าที่ตรงกับความต้องการใช้เครื่องจักรในพื้นที่นาขนาดเล็ก และมีความเป็นไปได้ที่จะยังมีการสั่งซื้อเครื่องจักรกลการเกษตรจากไทยอีกเช่นกัน

ไนจีเรียสามารถลดการนำเข้าข้าวจากต่างประเทศได้ถึงร้อยละ 90 ของข้าวที่บริโภคทั้งหมดในประเทศ และสร้างความมั่นใจให้รัฐบาลไนจีเรียประกาศนโยบายลดการนำเข้าข้าวจากต่างประเทศให้อัตราเป็นศูนย์ภายในปี 2562

จากแนวโน้มดังกล่าว ผู้ประกอบการไทยจึงต้องปรับเปลี่ยนยุทธศาสตร์ในการดำเนินความร่วมมือด้านเกษตรกับไนจีเรียจากเดิมที่เน้นการส่งออกสินค้าไปขายแต่เพียงอย่างเดียวมาเป็นการส่งเสริมให้ชาวไนจีเรียรู้จักและใช้เทคโนโลยีทางการเกษตรของไทย ซึ่งจะต้องดำเนินการในลักษณะบูรณาการ กล่าวคือ ไม่เฉพาะแต่การขายเครื่องมือทางการเกษตรเท่านั้น แต่ยังต้องรวมถึงบริการหลังการขายและการจัดหาอะไหล่เพื่อให้สามารถใช้เทคโนโลยีนั้น ๆ ในระยะยาวต่อไปด้วย นอกจากนี้ ผู้ประกอบการไทยยังอาจสนับสนุนการขาย ควบคู่กับการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาศักยภาพของชาวนา และการส่งเสริมเรียนรู้ศักยภาพของกันและกันผ่านโครงการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ซึ่งจะเป็นการดำเนินการในลักษณะที่ต่างฝ่ายต่างได้ประโยชน์และส่งเสริมให้เกิดความยั่งยืนในอนาคต

สะพานฮ่องกง – จูไห่ – มาเก๊า
กับโอกาสใหม่เชื่อมการเดินทางการค้า และการลงทุนของคนไทย

ตั้งแต่เปิดใช้งานมาเมื่อปีที่ผ่านมา สะพานฮ่องกง-จูไห่-มาเก๊า (Hong Kong – Zhuhai – Macao Bridge: HZMB) ไม่เพียงแต่จะช่วยให้นักธุรกิจหรือผู้ที่ต้องเดินทางระหว่างเมืองทั้งสามเมืองสามารถเดินทางได้สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น แต่ยังกลายเป็นสถานที่ท่องเที่ยวอีกแห่งหนึ่งที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวมากมายให้มานั่งรถชมทัศนียภาพกลางทะเล ข้ามสะพานที่ขึ้นชื่อว่ายาวที่สุดในโลก มีต้นทุนการสร้างที่แพงที่สุดในโลก และผ่านอุโมงค์ใต้น้ำที่ยาวที่สุดในโลกอีกด้วย เราจึงจะมาทำความรู้จักและค้นหาโอกาสทางธุรกิจสำหรับผู้ประกอบการและนักลงทุนไทยจากสะพานนี้กัน

ความเป็นมาและจุดเด่นของสะพานฮ่องกง-จูไห่-มาเก๊า

ความคิดที่จะสร้างทางเชื่อมต่อระหว่างฮ่องกง มาเก๊า และจีนแผ่นดินใหญ่ได้มีมาตั้งแต่ปี 2526 ก่อนจะมีการพิจารณาและวางแผนกันหลายทศวรรษ จนได้เริ่มก่อสร้างเมื่อเดือนธันวาคม 2552 โดยใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างทั้งสิ้น 9 ปี จนแล้วเสร็จและเปิดให้สาธารณชนได้ใช้บริการไปตั้งแต่วันที่ 24 ตุลาคม 2561

สะพานฮ่องกง-จูไห่-มาเก๊า มีต้นทุนการสร้างอยู่ที่ราว ๆ 1.27 แสนล้านหยวน (หรือประมาณ 5.91 แสนล้านบาท) แบ่งกันรับผิดชอบโดยรัฐบาลฮ่องกง รัฐบาลมาเก๊า และรัฐบาลมณฑลกวางตุ้ง ซึ่งมูลค่าดังกล่าวทำให้สะพานแห่งนี้กลายเป็นสะพานที่แพงที่สุดในโลกในปัจจุบัน อีกทั้งยังมีการประมาณว่าจำนวนเหล็กที่ใช้ในการก่อสร้างสะพานแห่งนี้สามารถสร้างหอไอเฟลได้ถึง 60 หอเลยทีเดียว

นอกจากนี้ สะพานฮ่องกง-จูไห่-มาเก๊า ยังได้รับการขนานนามให้เป็นสะพานข้ามทะเลที่ยาวที่สุดในโลกอีกด้วย โดยมีความยาวรวมแล้ว 55 กิโลเมตร ประกอบไปด้วย 3 ส่วนหลัก ๆ ได้แก่ (1) สะพานหลัก (Main Bridge) ยาว 29.6 กิโลเมตร (2) ทางเชื่อมจากสะพานหลักไปสู่ฮ่องกง (Hong Kong Link Road) ยาว 12 กิโลเมตร และ (3) ทางเชื่อมจากสะพานหลักไปสู่เมืองจูไห่ (Zhuhai Link Road) ยาว 13.4 กิโลเมตร และเนื่องจากน่านน้ำที่สะพานข้ามผ่านเป็นเส้นทางการคมนาคมของเรือขนส่งสินค้าที่พลุกพล่านมาก สะพานแห่งนี้จึงถูกสร้างให้มีส่วนที่เป็นอุโมงค์ใต้น้ำเพื่อที่จะช่วยให้เรือขนส่งสินค้าสามารถแล่นผ่านไปได้โดยไม่ต้องมีการเปิด-ปิดสะพาน ซึ่งอุโมงค์ใต้น้ำดังกล่าวยังถือเป็นอุโมงค์ใต้น้ำที่ยาวที่สุดในโลก (6.7 กิโลเมตร) และลึกที่สุด (48 เมตรใต้น้ำทะเล) ในบรรดาอุโมงค์แบบเดียวกันอีกด้วย

ทั้งสองฝั่งของสะพานฯ จะมีเกาะเทียมที่สร้างไว้เพื่อเป็นที่ตั้งของด่านสำหรับผ่านเข้าเมืองทั้งสามเมือง โดยทางฝั่งฮ่องกงเกาะดังกล่าวจะตั้งอยู่สุดทางของ Hong Kong Link Road และเชื่อมต่อกับเกาะที่เป็นที่ตั้งของ สนามบินนานาชาติฮ่องกง (Hong Kong International Airport – HKIA) ด่านของฮ่องกงซึ่งตั้งอยู่บนเกาะเทียมนี้เรียกว่า Hong Kong Port โดยจะมีทั้งอาคารผู้โดยสาร (Passenger Clearance Building – PCB) ที่มีจุดตรวจคนเข้าเมืองและการศุลกากรสำหรับผู้โดยสารขาเข้า-ออกฮ่องกง ด่านตรวจสำหรับยานพาหนะที่จะผ่านขึ้นสะพานหรือเข้าเมืองฮ่องกง (Vehicle Clearance Plazas – VCPs) และท่ารถโดยสารสำหรับขึ้นสะพานหรือเข้าเมืองฮ่องกง (Public Transport Interchanges – PTI) ส่วนด่านของเมืองจูไห่ (Zhuhai Port) และด่านของมาเก๊า (Macao Port) จะตั้งอยู่บนเกาะเทียมที่อยู่สุดทางของสะพานหลักก่อนจะมีทางแยกไป Zhuhai Link Road และ Macao Link Road ซึ่งนอกจากจะอยู่บนเกาะเดียวกันแล้ว Zhuhai Port และ Macao Port ยังใช้อาคารผู้โดยสารร่วมกันด้วย โดยจุดตรวจคนเข้าเมืองและการศุลกากรของแต่ละเมืองจะอยู่กันคนละส่วนของอาคารดังกล่าว

สะพานฮ่องกง-จูไห่-มาเก๊า สำคัญอย่างไร

การสร้างสะพานฮ่องกง-จูไห่-มาเก๊า เป็นการยกระดับการคมนาคมที่จะช่วยส่งเสริมโครงการพัฒนาพื้นที่อ่าวกวางตุ้ง–ฮ่องกง–มาเก๊า (Greater Bay Area) ซึ่งมีเป้าหมายที่จะพัฒนาและสร้างระบบนิเวศน์ทางเศรษฐกิจภายในพื้นที่ที่ประกอบไปด้วย ฮ่องกง มาเก๊า และหัวเมืองทั้งหมด 9 แห่งในมณฑลกวางตุ้งที่ถูกจัดให้เป็นเขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมปากแม่น้ำจูเจียง (Pearl River Delta) ได้แก่ กว่างโจว เซินเจิ้น จูไห่ ฝอซาน ตงก่วน หุ้ยโจว จงซาน เจียงเหมิน และจ้าวชิ่ง โดยสะพานแห่งนี้จะช่วยร่นระยะเวลาในการเดินทางทางบกภายในพื้นที่ Greater Bay Area ได้ เช่น จากเดิมที่ต้องใช้ระยะเวลาเดินทางกว่า 4 ชั่วโมงจากฮ่องกงไปเมืองจูไห่ ก็ลดลงเหลือเพียงแค่ 45 นาที ด้วยการใช้สะพาน ส่งผลให้การเดินทางท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้าระหว่างฮ่องกง มาเก๊า และเมืองต่าง ๆ ทางตอนใต้ของจีนแผ่นดินใหญ่มีความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น ซึ่งก็จะช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจภายในพื้นที่ดังกล่าว

การเดินทาง

ผู้ที่ประสงค์เดินทางผ่านสะพานฮ่องกง-จูไห่-มาเก๊า ต้องทราบเกี่ยวกับระเบียบต่าง ๆ ดังนี้

1. ข้อกำหนดเกี่ยวกับการจราจรบนสะพานฮ่องกง-จูไห่-มาเก๊า ในขณะที่ฮ่องกงและมาเก๊ามีระบบการจราจรที่ชิดทางด้านซ้ายมือ (Left-Hand Traffic – LHT) สะพานฮ่องกง-จูไห่-มาเก๊าจะใช้ระบบการจราจรที่ชิดทางด้านขวามือ (Right-Hand Traffic – RHT) ตามระบบของเมืองจูไห่และเมืองอื่น ๆ ในจีนแผ่นดินใหญ่ เนื่องจากการจราจรของเมืองทั้งสามเมืองนั้นมีความแออัดมาก ทำให้แต่ละเมืองไม่ต้องการให้มีจำนวนยานพาหนะเพิ่มขึ้น สะพานแห่งนี้จึงมีข้อจำกัดให้ยานพาหนะที่มีทะเบียนข้ามเขตแดนที่กำหนดเท่านั้นจึงจะสามารถผ่านขึ้นสะพานได้ ผู้คนส่วนใหญ่จึงเดินทางข้ามสะพานแห่งนี้ด้วยรถโดยสารประจำทางหรือรถรับจ้างข้ามเขตแดน นอกจากนี้ ยานพาหนะที่เดินทางระหว่างฮ่องกงและมณฑลกวางตุ้งด้วยสะพานฮ่องกง-จูไห่-มาเก๊า จะต้องมีประกันยานยนต์ของทั้งฮ่องกงและจีนแผ่นดินใหญ่ ส่วนยานพาหนะที่เดินทางระหว่างฮ่องกงและมาเก๊าด้วยสะพานฯ ก็จะต้องมีประกันยานยนต์ของทั้งฮ่องกง มาเก๊า และจีนแผ่นดินใหญ่ เนื่องจากส่วนของสะพานหลักนั้นถือว่าตั้งอยู่บนน่านน้ำของจีนแผ่นดินใหญ่ จึงต้องทำตามระเบียบของจีนแผ่นดินใหญ่ด้วย รายละเอียดเกี่ยวกับประกันสามารถดูได้ที่ http://www.hkfi.org.hk/hzmb/index.html

2. วีซ่า ผู้ที่เดินทางข้ามสะพานฮ่องกง-จูไห่-มาเก๊าจะต้องผ่านจุดตรวจคนเข้าเมืองขาออก (Departure) ในอาคารผู้โดยสารของ Hong Kong Port, Zhuhai Port หรือ Macao Port ที่ต้นทางก่อนข้ามสะพาน และผ่านจุดตรวจคนเข้าเมืองขาเข้า (Arrival) ในอาคารผู้โดยสารที่ Port ปลายทางอีกครั้งหลังข้ามสะพาน ซึ่งผู้ถือหนังสือเดินทางไทยที่จะเดินทางจากฮ่องกงไปมาเก๊าหรือจากมาเก๊าไปฮ่องกง ไม่ต้องใช้วีซ่าและสามารถพำนักอยู่ในแต่ละที่ได้ 30 วัน แต่หากมีการเดินทางไปจูไห่ ผู้ที่ถือหนังสือเดินทางไทยจะต้องมีวีซ่าจีน

3. รถโดยสารประจำทาง รถโดยสารประจำทางที่มีอยู่ 2 ประเภท ได้แก่ (1) Shuttle Bus ซึ่งมีชื่อเรียกว่า Golden Bus จะให้บริการเฉพาะบริเวณสะพาน โดยมี 2 เส้นทางคือ Hong Kong Port ไป-กลับ Zhuhai Port และ Hong Kong Port ไป-กลับ Macao Port ซึ่งแต่ละเส้นทางจะใช้เวลาเดินทางประมาณ 45 นาที มีบริการตลอด 24 ชั่วโมง และมีเที่ยวรถทุก ๆ 10-15 นาทีในเวลาปกติ ทุก ๆ 5-10 นาทีในชั่วโมงเร่งด่วน และทุก ๆ 15-30 นาทีในช่วงกลางคืน และ (2) Cross-Boundary Coach ให้บริการจากตัวเมืองหนึ่งข้ามสะพานฮ่องกง-จูไห่-มาเก๊าไปยังอีกตัวเมืองหนึ่ง โดยเมื่อเดินทางมาถึง Port ต้นทาง รถก็จะจอดให้ผู้โดยสารลงไปผ่านด่านตรวจคนเข้าเมืองขาออกก่อนแล้วค่อยกลับขึ้นมาบนรถคันเดิมเพื่อเดินทางข้ามสะพานฯ และเมื่อถึง Port ปลายทางก็จะจอดให้ผู้โดยสารลงไปผ่านด่านตรวจคนเข้าเมืองขาเข้าอีกครั้งก่อนจะกลับขึ้นมาบนรถแล้วจึงเดินทางต่อไปยังตัวเมืองจุดหมายปลายทาง

4. รถยนต์ส่วนตัวสำหรับบริษัทและบุคคลทั่วไป ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนตัวจากฮ่องกงที่ไม่ได้ต้องการขับรถข้ามสะพาน สามารถจอดรถที่ลานจอดรถ Car Park 1 ถึง 5 ใน Hong Kong Port ได้ โดยลานจอดรถดังกล่าวสามารถจอดรถได้มากกว่า 600 คัน หลังจากจอดรถแล้วก็สามารถไปยังอาคารผู้โดยสารเพื่อผ่านด่านตรวจคนเข้าเมืองขาออกของฮ่องกงแล้วจึงต่อรถ Shuttle Bus เพื่อข้ามสะพานฯ ไปอีกฝั่งหนึ่งได้ การจอดรถใน Hong Kong Port ควรทำการจองล่วงหน้า โดยจะสามารถจองล่วงหน้าได้ 24 ชั่วโมงถึง 7 วัน ก่อนการเดินทาง ท่านสามารถดูรายละเอียดเกี่ยวกับการจองและทำการจองล่วงหน้าได้ที่ http://www.hzmbparking.com.hk/ ในขณะที่รถยนต์ส่วนตัวที่จะผ่านขึ้นสะพานฯ จะต้องเสียค่าผ่านทาง (ต่อคันต่อเที่ยว) จำนวน 150 หยวน และจะต้องได้รับอนุญาตให้ข้ามสะพานตามข้อกำหนดและโควตาต่าง ๆ ดังนี้

4.1 เดินทางระหว่างฮ่องกง – มณฑลกวางตุ้ง ปัจจุบันรัฐบาลฮ่องกงร่วมกับรัฐบาลมณฑลกวางตุ้งได้ประกาศโควตาออกมาให้รถยนต์ส่วนตัวที่มีทะเบียนข้ามเขตแดน (cross-boundary private cars/ dual-plate private cars) ที่มีคุณสมบัติตามที่รัฐบาลกำหนดสามารถข้ามสะพานฮ่องกง-จูไห่-มาเก๊า เพื่อเดินทางระหว่างฮ่องกงและมณฑลกวางตุ้งได้ โดยมีโควตาจำนวน 10,000 คัน สำหรับรถยนต์ข้ามเขตแดนที่จดทะเบียนในฮ่องกงซึ่งเจ้าของรถยนต์จะต้องมีคุณสมบัติอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังนี้ (1) เป็นบริษัทของฮ่องกงที่จ่ายภาษีให้กับรัฐบาลมณฑลกวางตุ้งมากกว่า 100,000 หยวนภายในระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมา (2) เป็นบริษัทเทคโนโลยีขั้นสูงของฮ่องกงที่เป็นที่รู้จักระดับชาติ (3) เป็นพลเมืองฮ่องกงที่บริจาคเงินให้กับมูลนิธิต่าง ๆ ในมณฑลกวางตุ้งมากกว่า 5 ล้านหยวน หรือ (4) เป็นพลเมืองฮ่องกงที่เป็นสมาชิกสภาทางด้านกฎหมายหรือทางด้านการเมืองของมณฑลกวางตุ้ง ผู้ที่มีคุณสมบัติดังกล่าวจะสามารถสมัครขอรับใบอนุญาตในการใช้สะพานฯ ได้ที่ Guangdong Public Security Department (GDPSD) หรือ Kowloon Bay Entry Permit Service Centre และ Shatin Entry Permit Service Centre ของ China Travel Service (Hong Kong) Limited โดยใบอนุญาตจะมีอายุการใช้งาน 5 ปี ซึ่งก็จะสามารถต่ออายุได้ตามเงื่อนไขและโควตาต่าง ๆ ที่มีอยู่เมื่อถึงเวลานั้น

4.2 เดินทางระหว่างฮ่องกง – มาเก๊า รัฐบาลมีโควตาให้รถยนต์ข้ามเขตแดนที่จดทะเบียนในฮ่องกงสามารถใช้สะพานฮ่องกง-จูไห่-มาเก๊า เพื่อเดินทางระหว่างฮ่องกงและมาเก๊าได้จำนวน 300 คัน โดยแบ่งเป็น 150 คันสำหรับบริษัท และ 150 คันสำหรับบุคคลทั่วไป โดยบริษัทจะต้องเป็นบริษัทที่จดทะเบียนทั้งในฮ่องกงและมาเก๊า หรือจดทะเบียนบริษัทในฮ่องกงและเป็นหุ้นส่วนกับบริษัทที่จดทะเบียนในมาเก๊า ส่วนบุคคลทั่วไปจะต้องเป็นพลเมืองถาวรของฮ่องกงที่ได้รับการจ้างงานและได้รับเงินเดือนในมาเก๊า หรือเป็นพลเมืองถาวรของฮ่องกงที่จัดตั้งบริษัทที่จดทะเบียนในมาเก๊า ใบอนุญาตข้ามสะพานฯ นี้มีอายุการใช้งาน 3 ปี นอกจากนี้รัฐบาลยังมีโครงการ HZMB Macao Port Park-and-Ride Scheme ให้รถยนต์ทั่วไปจากฮ่องกงสามารถเดินทางข้ามสะพานฯ แล้วไปจอดที่อาคารจอดรถ East Car Park ที่ Frontier Post ใน Macao Port เป็นระยะเวลาสั้น ๆ ได้ ซึ่งอาคารจอดรถดังกล่าวสามารถจอดรถยนต์ได้ประมาณ 3,000 คัน โดยหลังจากจอดรถแล้วผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารก็สามารถเข้าไปยังอาคารผู้โดยสารเพื่อผ่านด่านตรวจคนเข้าเมืองของมาเก๊าแล้วจึงต่อรถโดยสารสาธารณะเข้าไปในตัวเมืองมาเก๊าได้ ผู้ขับขี่รถยนต์ที่สนใจสามารถสมัครโครงการดังกล่าวได้ที่กรมการขนส่งของฮ่องกง (Transport Department) ซึ่งกรมการขนส่งของฮ่องกงก็จะส่งเรื่องไปขอใบอนุญาตจากมาเก๊าและจีนแผ่นดินใหญ่ และผู้ขับขี่จะต้องทำการจองที่จอดรถล่วงหน้าก่อนเดินทางด้วย

5. รถบรรทุกสินค้า ถึงแม้ว่าจะมีข้อจำกัดออกมาค่อนข้างมากสำหรับรถยนต์ส่วนตัว แต่สำหรับรถบรรทุกสินค้าต่าง ๆ จะไม่มีข้อจำกัดมากเนื่องจากรัฐบาลต้องการสนับสนุนให้อุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าหันมาใช้สะพานฮ่องกง-จูไห่-มาเก๊า มากขึ้น รถขนส่งสินค้า (goods vehicles) และรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ (container trucks) ที่มีทะเบียนข้ามเขตแดนอยู่แล้วจะสามารถข้ามสะพานฮ่องกง-จูไห่-มาเก๊าได้เลยโดยไม่ต้องทำเรื่องสมัครขอใบอนุญาตอื่น ๆ อีก อย่างไรก็ตาม รถดังกล่าวจะต้องมีความสูงและบรรทุกน้ำหนักไม่เกินขีดจำกัดที่กำหนดไว้ในเมืองที่อยู่บนเส้นทางขับขี่ ดังนั้น ผู้ประกอบการที่ต้องการใช้สะพานฮ่องกง-จูไห่-มาเก๊าในการขนส่งสินค้าจึงควรศึกษากฎระเบียบ ข้อกำหนด รวมถึงพิธีการศุลกากรทางบกของด่านที่จะต้องผ่านให้ดีก่อนที่จะตัดสินใจใช้เส้นทางดังกล่าว ในส่วนของค่าผ่านทางสำหรับข้ามสะพาน (ต่อคันต่อเที่ยว) รถขนส่งสินค้าจะต้องเสียค่าผ่านทาง 60 หยวน ในขณะที่รถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์จะต้องเสียค่าผ่านทาง 115 หยวน

โอกาสทางธุรกิจสำหรับผู้ประกอบการและนักลงทุนไทย

เนื่องจากทางขึ้นสะพานของฝั่งฮ่องกงนั้นอยู่ใกล้กับสนามบินนานาชาติฮ่องกง (HKIA) ซึ่งเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าระดับโลก และเป็นสนามบินที่บริหารจัดการขนส่งสินค้ามากที่สุดในโลกมาเป็นระยะเวลา 8 ปีติดต่อกันตั้งแต่ปี 2553 แล้ว ดังนั้น ผู้ประกอบการไทยอาจเล็งเห็นโอกาสในการใช้ประโยชน์จากศักยภาพและความเชี่ยวชาญของ HKIA ประกอบกับระยะเวลาการเดินทางที่สั้นลงระหว่างฮ่องกงกับพื้นที่ทางตอนใต้ของจีนแผ่นดินใหญ่ด้วยการใช้สะพานฮ่องกง-จูไห่-มาเก๊า เพื่อขนส่งสินค้าของตนได้

ถึงแม้ว่าการร่นระยะเวลาเดินทางจาก 4 ชั่วโมง เป็น 45 นาทีจากฮ่องกงไปเมืองจูไห่ อาจไม่มีผลกระทบมากมายต่อการขนส่งสินค้าหลาย ๆ ประเภท แต่สำหรับสินค้าที่ต้องอาศัยความรวดเร็วในการขนส่ง เช่น อาหารสด ผัก ผลไม้ ดอกไม้ ฯลฯ การร่นระยะเวลาเพียงไม่กี่ชั่วโมงก็อาจมีผลต่อความสดใหม่ของสินค้าได้ ผู้ประกอบการไทยที่ต้องการขนส่งสินค้าประเภทดังกล่าวมายังสนามบินนานาชาติฮ่องกง แล้วส่งต่อไปยังเมืองต่าง ๆ ที่อยู่ทางตะวันตกของพื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำจูเจียง (Western Pearl River Delta) อย่างจูไห่ จงซาน เจียงเหมิน รวมถึงเมืองอื่น ๆ ทางตอนใต้และตะวันตกเฉียงใต้ของจีนแผ่นดินใหญ่ เช่น ไห่หนานและกว่างซี ก็อาจพิจารณาใช้สะพานฮ่องกง-จูไห่-มาเก๊า เพื่อร่นระยะเวลาในการขนส่งสินค้าได้

ในขณะเดียวกัน สะพานฮ่องกง-จูไห่-มาเก๊าจะช่วยให้โรงงานผู้ผลิตสินค้าที่อยู่ในพื้นที่ Western Pearl River Delta และเมืองอื่น ๆ ทางตอนใต้และตะวันตกเฉียงใต้ของจีนแผ่นดินใหญ่สามารถขนส่งสินค้าไปยังสนามบินนานาชาติฮ่องกงได้รวดเร็วยิ่งขึ้น จึงอาจเป็นโอกาสให้ผู้ผลิตสินค้าต่าง ๆ ของไทยที่สนใจจะสร้างฐานการผลิตในจีนแผ่นดินใหญ่เพื่อส่งสินค้าออกไปขายยังประเทศอื่น ๆ พิจารณาสร้างฐานการผลิตในพื้นที่ดังกล่าว เพราะสามารถส่งสินค้าไปยังสนามบินนานาชาติฮ่องกงซึ่งมีเส้นทางการบินมากกว่า 220 เส้นทางทั่วโลกได้อย่างรวดเร็ว และได้เปรียบกว่าการสร้างฐานการผลิตในฮ่องกง เนื่องจากพื้นที่ในจีนแผ่นดินใหญ่นั้นกว้างขวางกว่า มีค่าเช่าที่และค่าแรงงานที่ถูกกว่าฮ่องกงเป็นอย่างมาก จึงเป็นทางเลือกที่จะเพิ่มผลผลิตและลดต้นทุนให้กับผู้ประกอบการได้เป็นอย่างดี

นอกจากนี้ ด้วยความที่สนามบินนานาชาติฮ่องกงนั้นพลุกพล่านจนถึงขั้นแออัดมากในบางช่วงเวลา ผู้ประกอบการไทยที่ตั้งใจจะส่งสินค้าไปยังฮ่องกงหรือประเทศอื่น ๆ แล้วไม่สามารถหาเที่ยวบินไปยังสนามบินนานาชาติฮ่องกงได้ ก็อาจพิจารณาส่งสินค้าไปยังสนามบินจูไห่แทน แล้วค่อยขนส่งสินค้าจากสนามบินจูไห่มายังฮ่องกงผ่านสะพานฮ่องกง-จูไห่-มาเก๊าได้ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสนามบินจูไห่มีกฎระเบียบที่แตกต่างจากสนามบินนานาชาติฮ่องกง ผู้ประกอบการจึงควรศึกษากฎระเบียบของสนามบินจูไห่ให้ดีก่อนที่จะตัดสินใจส่งสินค้ามายังสนามบินดังกล่าว

ในด้านของการลงทุน ปัจจุบันมีบริษัทฮ่องกงและบริษัทต่างชาติมากมายที่กำลังลงทุนอยู่ในเมืองต่าง ๆ ที่อยู่รอบ ๆ บริเวณเส้นทางรถไฟและเส้นทางถนนที่มุ่งหน้าไปสู่นครกว่างโจวซึ่งได้ขึ้นชื่อว่าเป็น “โรงงานผลิตของโลก (factory of the world)” สะพานฮ่องกง-จูไห่-มาเก๊าก็ช่วยพัฒนาการคมนาคมภายในเมืองต่าง ๆ ทางตอนใต้ของนครกว่างโจวให้มีการเชื่อมต่อกับสนามบินนานาชาติฮ่องกงและท่าเรือฮ่องกง ส่งผลให้เมืองต่าง ๆ เหล่านี้เริ่มมีโครงสร้างพื้นฐานที่เพียบพร้อมมากขึ้นและเกิดการพัฒนาที่รวดเร็วยิ่งขึ้น อีกทั้งสะพานฮ่องกง-จูไห่-มาเก๊ายังช่วยสร้างการเชื่อมต่อทางบกให้กับจูไห่ไปยังฮ่องกงได้อีก ทำให้จูไห่มีเส้นทางการคมนาคมที่สะดวกมากขึ้นและกำลังพัฒนาไปอย่างรวดเร็ว โดยปัจจุบันอุตสาหกรรมหลักของเมืองจูไห่ ได้แก่ สารสนเทศอิเล็กทรอนิกส์ (electronic information) ชีวเภสัชภัณฑ์ (bio-pharmaceutical products) เครื่องใช้ไฟฟ้า (electrical appliances) พลังงานไฟฟ้า (electrical energy) ปิโตรเคมีภัณฑ์ (petrochemicals) และเครื่องจักรกลความแม่นยำสูง (precision machinery) นอกจากนี้ รัฐบาลจีนก็คาดหวังว่าจูไห่จะดึงดูดการลงทุนมากขึ้นในด้านของการผลิตที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง (high-end manufacturing) อุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีใหม่ ๆ และเทคโนโลยีขั้นสูง (new and high-tech industries) อุตสาหกรรมทางทะเล (marine economy) การเกษตรเชิงอนุรักษ์ (eco-agriculture) และการแพทย์แผนจีน (traditional Chinese medicine) ดังนั้น นักลงทุนไทยที่สนใจจะลงทุนในด้านต่าง ๆ เหล่านี้ก็สามารถศึกษาหาข้อมูลเพิ่มเติมและเลือกมาลงทุนในจูไห่ได้

การประชุมรัฐมนตรีต่างประเทศ

กรอบความร่วมมือลุ่มน้ำโขง

วันที่ 1 และ 3 สิงหาคม 2562 ณ กรุงเทพฯ

เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2562 นายดอน ปรมัตถ์วินัย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ ได้เข้าร่วมการประชุมรัฐมนตรีกรอบความร่วมมือลุ่มน้ำโขงคู่ขนานการประชุมรัฐมนตรีต่างประเทศอาเซียน ครั้งที่ 52 จำนวน 2 การประชุม ได้แก่ การประชุมรัฐมนตรีข้อริเริ่มลุ่มน้ำโขงตอนล่าง ครั้งที่ 12 (12th Lower Mekong Initiative (LMI) Ministerial Meeting) และการประชุมรัฐมนตรีกรอบความร่วมมือกรอบความร่วมมือแม่น้ำโขง – คงคา ครั้งที่ 10 (10th Mekong-Ganga Cooperation (MGC) Ministerial Meeting) ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์และบางกอก คอนเวนชันเซ็นเตอร์ กรุงเทพฯ

การประชุมรัฐมนตรีข้อริเริ่มลุ่มน้ำโขงตอนล่าง ครั้งที่ 12 จัดขึ้นในโอกาสครบรอบ 10 ปีของการก่อตั้ง LMI ภายใต้หัวข้อหลัก “อนาคตของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง” โดยมีไทยและสหรัฐฯ เป็นประธานร่วม ที่ประชุมได้ร่วมกันยินดีต่อพัฒนาการของ LMI ในช่วงระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา ในการเป็นกลไกชั้นนำที่ช่วยแก้ไขปัญหาในภูมิภาคและส่งเสริมการพัฒนาอย่างยั่งยืนในทุกมิติ รวมทั้งชื่นชมบทบาทอย่างสร้างสรรค์ของสหรัฐฯ ที่ให้การสนับสนุนทั้งในด้านการเงินและผู้เชี่ยวชาญต่อโครงการพัฒนาต่าง ๆ โดยเฉพาะในสาขาการศึกษา พลังงาน และโครงสร้างพื้นฐาน อีกทั้งยังได้แลกเปลี่ยนวิสัยทัศน์ต่อแนวทางการพัฒนา และการแก้ไขปัญหาความท้าทายในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงต่อไปในอนาคต อาทิ การเพิ่มพูนความร่วมมือผ่านโครงการสร้างเครือข่ายการจ่ายกระแสไฟฟ้าในภูมิภาคและการนำภาพถ่ายดาวเทียมมาใช้ในการคาดคะเนการเกิดน้ำหลากและน้ำแล้ง การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และการลดความเหลื่อมล้ำ การเปลี่ยนแปลงทางสภาพภูมิอากาศ ซึ่งรวมถึงปัญหาน้ำแล้งในแม่น้ำโขง ปัญหาสิ่งแวดล้อม คุณภาพและทักษะของแรงงาน และการสร้างกฎระเบียบเพื่อ การพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยทุกฝ่ายเห็นพ้องที่จะต้องมีการดำเนินการต่อไปอย่างเป็นระบบและเป็นองค์รวม ที่ประชุมยังได้ร่วมแสดงความยินดีที่สหรัฐฯ ได้มีสถานะเป็นประเทศหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาอย่างเป็นทางการของ ACMECS โดยสหรัฐฯ ได้ร่วมการประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโส ACMECS – สหรัฐฯ ครั้งแรก เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2562

นอกจากนี้ ในโอกาสเดียวกัน รัฐมนตรีของประเทศสมาชิกได้ร่วมรับรองเอกสารผลลัพธ์การประชุม 2 ฉบับ ได้แก่ (1) ถ้อยแถลงร่วมการประชุมรัฐมนตรีข้อริเริ่มลุ่มน้ำโขงตอนล่าง ครั้งที่ 12 และ (2) ถ้อยแถลงร่วมว่าด้วยการสร้างเสริมการประสานงานระหว่างมิตรประเทศลุ่มน้ำโขงตอนล่าง

การประชุมรัฐมนตรีกรอบความร่วมมือแม่โขง - คงคา ครั้งที่ 10 ที่ประชุมได้ร่วมแสดงความยินดีต่อพัฒนาการ ที่ผ่านมาของ MGC สร้างความเจริญเติบโตและการพัฒนาลุ่มน้ำโขง รวมทั้งการกระชับความสัมพันธ์ระหว่างอินเดียกับสมาชิกลุ่มน้ำโขงผ่านวัฒนธรรมและประชาชน และยินดีที่ในปี 2563 จะครบรอบ 20 ปี ของ MGC นอกจากนี้ ประเทศลุ่มน้ำโขงได้ขอบคุณอินเดียที่ให้ความช่วยเหลือในโครงการพัฒนาด้านต่าง ๆ ผ่านโครงการ Quick Impact Projects (QIPs) การจัดสรรเงินกู้ Line of Credit จำนวน 1 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ และกองทุนเพื่อการพัฒนา (Development Fund) ที่อินเดียได้ให้แก่สมาชิกลุ่มน้ำโขงเพื่อดำเนินการโครงการก่อสร้างพื้นฐาน พร้อมทั้งชื่นชมอินเดียที่ได้ยกร่างแผนปฏิบัติการ MGC 2019-2022 ซึ่งช่วยกำหนดทิศทางความร่วมมือในอนาคตของ MGC และมุ่งเน้นในสาขาความเชื่อมโยง การบริหารจัดการน้ำ วัฒนธรรม การค้า และการท่องเที่ยวเชิงพุทธศาสนา ในโอกาสนี้ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศได้กล่าวถ้อยแถลงเน้นย้ำถึงความสำคัญของอินเดียในโลกยุคใหม่ โดยเฉพาะบทบาทของ MGC ที่จะช่วยเชื่อมเอเชียใต้กับเอเชียตะวันตกเฉียงใต้ ซึ่งมีลุ่มน้ำโขงเป็นตัวเชื่อมหลัก ผ่านโครงการถนนสามฝ่าย เมียนมา - อินเดีย - ไทย เชื่อมกับระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) และระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (SEC) ในกรอบแม่โขง และเมื่อสำเร็จจะเป็นระเบียงเศรษฐกิจแรกที่เชื่อมสองอนุภูมิภาคเข้าด้วยกัน รวมถึงสนับสนุนให้ใช้ประโยชน์จากแผนแม่บทด้านความเชื่อมโยงในกรอบต่าง ๆ อาทิ ACMECS MPAC และ BIMSTEC และสนับสนุนความเชื่อมโยงทางดิจิทัลที่อินเดียมีความเชี่ยวชาญ นอกจากนี้ ไทยได้กล่าวต้อนรับอินเดียที่ได้ตอบรับเป็นประเทศหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาของ ACMECS โดยจะร่วมกันพัฒนาความร่วมมือที่เป็นรูปธรรมต่อไป

ในโอกาสดังกล่าว ที่ประชุมได้รับรองเอกสารผลลัพธ์ 2 ฉบับ ได้แก่ (1) แถลงการณ์ร่วมการประชุมรัฐมนตรีกรอบความร่วมมือ MGC และ (2) แผนปฏิบัติการปี ค.ศ. 2017 - 2022

นอกจากนี้ เมื่อวันที่ 3 สิงหาคม 2562 นายดอน ปรมัตถ์วินัย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ ยังได้เป็นประธานร่วมในการประชุมรัฐมนตรีต่างประเทศกรอบความร่วมมือลุ่มน้ำโขง - สาธารณรัฐเกาหลี ครั้งที่ 9 (9th Mekong – ROK (MK) Foreign Ministers' Meeting) และการประชุมรัฐมนตรีต่างประเทศกรอบความร่วมมือลุ่มน้ำโขงกับญี่ปุ่น ครั้งที่ 12 (12th Mekong-Japan (MJ) Foreign Ministers' Meeting) ณ โรงแรมเซ็นทารา แกรนด์ กรุงเทพฯ โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อทบทวนการดำเนินการภายใต้กรอบความร่วมมือฯ แลกเปลี่ยนวิสัยทัศน์ต่อทิศทางความร่วมมือในอนาคต และหารือสถานการณ์ในภูมิภาค

นโยบาย New Southern Policy สอดคล้องกับการเป็นหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาของ ACMECS และพร้อมสนับสนุนความร่วมมือแบบไตรภาคีระหว่างกรมความร่วมมือระหว่างประเทศ (TICA) และสำนักงานความร่วมมือระหว่างประเทศเกาหลี (KOICA)

การประชุมรัฐมนตรีกรอบความร่วมมือลุ่มน้ำโขง – สาธารณรัฐเกาหลี ครั้งที่ 9 ชื่นชมบทบาทของสาธารณรัฐเกาหลี ในการพัฒนาอนุภูมิภาค และแผนการเพิ่มเงินทุนในการสนับสนุนกองทุนเพื่อการพัฒนาของกรอบฯ จาก 2 ล้านดอลลาร์สหรัฐเป็น 3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ภายในปี 2563 และเห็นพ้องร่วมกันในประเด็น (1) การยกระดับความร่วมมือเป็นการประชุมระดับผู้นำในปี 2562 (2) สนับสนุนสาขาความร่วมมือที่สาธารณรัฐเกาหลีมีบทบาทสำคัญ อาทิ การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การพัฒนาเศรษฐกิจสีเขียว การพัฒนาฝีมือแรงงาน การเกษตรที่ทันสมัยและการจัดการทรัพยากรน้ำ และผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (3) สนับสนุนบทบาทของภาคเอกชนผ่านกลไกความร่วมมือการประชุมภาคธุรกิจ (Mekong - ROK Business Forum) และ (4) สนับสนุนการสร้างสันติภาพที่ยั่งยืนในคาบสมุทรเกาหลี รวมทั้งได้รับรองถ้อยแถลงประธานร่วมของการประชุมรัฐมนตรีกรอบความร่วมมือลุ่มน้ำโขง - สาธารณรัฐเกาหลี ครั้งที่ 9

ทั้งนี้ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศได้กล่าวถ้อยแถลงต่อที่ประชุมชื่นชมบทบาทของสาธารณรัฐเกาหลี โดยเห็นว่านโยบาย New Southern Policy สอดคล้องกับการเป็นหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาของ ACMECS และพร้อมสนับสนุนความร่วมมือแบบไตรภาคีระหว่างกรมความร่วมมือระหว่างประเทศ (TICA) และสำนักงานความร่วมมือระหว่างประเทศเกาหลี (KOICA) ในโครงการเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ตลอดจนแสดงความพร้อมที่ไทยจะร่วมเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมภาคธุรกิจฯ ครั้งที่ 7 ในเดือนกันยายน 2562 และการประชุมระดับผู้นำของกรอบความร่วมมือฯ ครั้งแรก ในวันที่ 27 พฤศจิกายน 2562 ณ เมืองปูซาน สาธารณรัฐเกาหลี

9th Mekong-ROK Foreign Ministers' Meeting
3 August 2019, Bangkok, Thailand
CAMBODIA

MYANMAR

VIET NAM

REPUBLIC OF KOREA

CAMBODIA

สนับสนุนให้ความร่วมมือลุ่มน้ำโขงกับญี่ปุ่นดำเนินการตามแนวคิด Free and Open Indo Pacific ของญี่ปุ่นซึ่งสอดคล้องกับ ASEAN Outlook on the Indo Pacific รวมทั้งแผนแม่บท ACMECS

การประชุมรัฐมนตรีกรอบความร่วมมือลุ่มน้ำโขงกับญี่ปุ่น ครั้งที่ 12 เห็นพ้องที่จะสานต่อความร่วมมือภายใต้สาม เสาหลักของ Tokyo Strategy 2018 ได้แก่ (1) การพัฒนาความเชื่อมโยงที่ดีและมีคุณภาพ (2) การพัฒนาสีเขียวในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง โดยสนับสนุนการจัดทำ “ข้อริเริ่มลุ่มน้ำโขงกับญี่ปุ่นเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ค.ศ. 2030” ให้เสร็จสิ้นเพื่อสามารถรับรองในการประชุมผู้นำ MJ ครั้งที่ 11 ในเดือนพฤศจิกายน ศกนี้ (3) การสร้างสังคมที่มีประชาชนเป็นศูนย์กลาง โดยยินดีต่อการจัดกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อฉลอง Mekong Japan Exchange Year 2019 และการส่งเสริมการท่องเที่ยว รวมทั้งได้รับรองถ้อยแถลงประธานร่วมของการประชุมรัฐมนตรีกรอบความร่วมมือลุ่มน้ำโขงกับญี่ปุ่น ครั้งที่ 12 นอกจากนี้ยังสนับสนุนให้ความร่วมมือลุ่มน้ำโขงกับญี่ปุ่นดำเนินการตามแนวคิด Free and Open Indo Pacific ของญี่ปุ่นซึ่งสอดคล้องกับ ASEAN Outlook on the Indo Pacific รวมทั้งแผนแม่บท ACMECS (ค.ศ. 2019 - 2023) โดยที่ประชุมยินดีที่ญี่ปุ่นได้ประกาศการเข้าร่วมเป็นหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาของ ACMECS

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศได้เน้นย้ำบทบาทไทยในฐานะประเทศหุ้นส่วนในการพัฒนาและประเทศผู้ให้ในลุ่มน้ำโขงที่พร้อมจะร่วมมือกับญี่ปุ่นในการส่งเสริมการพัฒนาอย่างยั่งยืนในอนุภูมิภาค โดยเฉพาะการพัฒนาความเชื่อมโยงในทุกมิติ การสานต่อการจัดการประชุม Green Mekong Forum ร่วมกับญี่ปุ่น (โดยตั้งแต่ปี ค.ศ. 2020 จะเปลี่ยนชื่อเป็นการประชุม Mekong Japan SDGs Forum) เพื่อส่งเสริมการแลกเปลี่ยนประสบการณ์และแนวปฏิบัติที่เป็นเลิศในการส่งเสริมสิ่งแวดล้อมและการพัฒนาอย่างยั่งยืน รวมทั้งยินดีที่ญี่ปุ่นเป็นหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาของ ACMECS โดยไทยต้องการส่งเสริมให้กรอบความร่วมมือลุ่มน้ำโขงกับญี่ปุ่นและ ACMECS ดำเนินไปในทิศทางเดียวกันและเกื้อหนุนกัน

โดย สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงราบัต

งาน Nepal Chamber Expo 2020

ครั้งที่ 5 ณ กรุงกาฐมาณฑุ ราชอาณาจักรเนปาล

งาน “Nepal Chamber Expo 2020 ครั้งที่ 5” จะจัดขึ้นระหว่างวันที่ 25 - 29 กุมภาพันธ์ 2563 ณ Bhrikutimandap Exhibition Hall กรุงกาฐมาณฑุ ราชอาณาจักรเนปาล โดยได้รับการสนับสนุนจากกระทรวงอุตสาหกรรม การค้าและสินค้าเนปาล และหอการค้าเนปาล

NEPAL CHAMBER EXPO 2020

Nepal Chamber Expo เป็นมหกรรมการค้าระหว่างประเทศของเนปาล ได้รวบรวมองค์กรธุรกิจชั้นนำระดับชาติและนานาชาติภายใต้การนำเสนอแนวโน้มการเติบโตของภาคการค้าภาคธุรกิจ รวมถึงการแสดงศักยภาพที่จะเกิดขึ้นในอนาคตผ่านการจัดแสดงผลิตภัณฑ์และบริการที่น่าสนใจจากทั่วทุกมุมโลก ทำให้ประชาชนที่เข้าร่วมงานมีโอกาสเข้าถึงผลิตภัณฑ์และบริการที่มีคุณภาพ อีกทั้งยังให้องค์กรที่เข้าร่วมเป็นแพลตฟอร์มร่วมกันเพื่อสร้างการเรียนรู้และหารือเกี่ยวกับแนวโน้มของตลาดในปัจจุบัน

นอกจากนี้ งาน Nepal Chamber Expo มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเวทีสำหรับการแลกเปลี่ยนเรียนรู้เพื่อสร้างเครือข่ายทางธุรกิจที่เอื้ออำนวยต่อการส่งเสริมธุรกิจท้องถิ่นในชุมชนนานาชาติ รวมทั้งการสร้างฐานการค้าที่แท้จริงให้แก่ผู้จัดแสดงสินค้านานาชาติได้สำรวจโอกาสทางธุรกิจและสร้างการลงทุนในประเทศเนปาล

ทั้งนี้ เพื่อเปิดโอกาสให้บริษัทจากต่างประเทศได้จัดแสดงสินค้าและศึกษาข้อมูลการลงทุนสร้างเครือข่ายกับบริษัทในเนปาล และประชาสัมพันธ์ให้สินค้าเนปาลเป็นที่รู้จักของนานาประเทศ ผู้สนใจสามารถสอบถามผู้จัดงานเพิ่มเติมได้ที่ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ nepalchamberexpo@gmail.com และเว็บไซต์ www.nepalchamberexpo.com

globthailand.com
Global Business | Great Thailand

รู้จักโอกาสทางธุรกิจในต่างแดน รู้จัก globthailand.com

ในปัจจุบัน การค้าและการลงทุนไทยได้เติบโตขึ้นมาตามลำดับซึ่งสังเกตได้จากจำนวนธุรกิจที่จดทะเบียนใหม่ในช่วงปีที่ผ่านมานี้ ได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากกำลังซื้อของประชาชนเข้ามาสู่ภาวะปกติ อันเป็นผลมาจากสถานการณ์เศรษฐกิจในประเทศ และสถานการณ์เศรษฐกิจของโลกที่มีพัฒนาการดีขึ้น ผู้ประกอบการหลายรายจึงเริ่มกลับมาลงทุนอีกครั้ง แต่หากผู้ประกอบการไทยจะมุ่งเติบโตโดยหวังพึ่งเศรษฐกิจภายในประเทศเพียงอย่างเดียวนั้นเมื่อถึงจุดหนึ่งก็อาจเจอความเสี่ยงที่ไม่สามารถขยายฐานธุรกิจได้อีก เนื่องจากความต้องการซื้อสินค้าจะถึงจุดอิ่มตัว ดังนั้น การขยายฐานตลาดไปยังต่างประเทศจึงเป็นเรื่องจำเป็นอย่างหนึ่งที่ผู้ประกอบการไทยควรคำนึงถึงและควรปฏิบัติเมื่อมีความพร้อม อย่างไรก็ตามก่อนที่จะขยายการลงทุนไปต่างประเทศได้ ก็จำเป็นต้องศึกษาหาข้อมูลอย่างรอบด้านด้วยเช่นกัน ซึ่ง “globthailand.com” พร้อมที่จะเป็นสื่อกลางที่คอยชี้นำโอกาสใหม่เพื่อการเติบโตของธุรกิจไทยในต่างประเทศ

globthailand.com เป็นเว็บไซต์ที่จัดตั้งขึ้นโดยศูนย์ธุรกิจสัมพันธ์ ภายใต้กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นกลไกหนึ่งที่คอยขับเคลื่อน “การทูตเศรษฐกิจเชิงรุก (Proactive Economic Diplomacy)” ซึ่งจะมุ่งไปสู่การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและศักยภาพทางเศรษฐกิจสำหรับภาคเอกชนไทยในเวทีโลก ภายในเว็บไซต์ globthailand.com จะมีเนื้อหาหลักที่แบ่งออกเป็น 5 ประเภท ซึ่งได้แก่ (1) ทันโลก (2) ชี้ช่องจากทีมทูต (3) โอกาสใหม่ในต่างแดน (4) รู้กฎก่อนรุก และ (5) เครือข่ายของเรา โดยแต่ละประเภทก็จะมีเนื้อหาที่แตกต่างกัน ซึ่งสามารถสรุปได้คร่าว ๆ ดังนี้

ทันโลก คือ ช่องทางที่รวบรวมสถานการณ์และความเคลื่อนไหวทางด้านเศรษฐกิจในแง่มุมต่าง ๆ จากต่างประเทศ ซึ่งข้อมูลจะถูกส่งตรงมาจากสถานเอกอัครราชทูตและสถานกงสุลใหญ่ของไทยทั่วโลกเพื่อผู้ประกอบการไทยโดยเฉพาะ

ชี้ช่องจากทีมทูต คือ ช่องทางที่รวบรวมข้อมูลทางเศรษฐกิจเชิงลึกจากทีมทูตและศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในต่างประเทศ (Business Information Center - BIC) เพื่อให้คนไทยได้เห็นโอกาสต่าง ๆ ที่อาจเข้าไป ร่วมลงทุนในต่างประเทศ

ช่องทางการติดตาม
Website : www.globthailand.com
Facebook : globthailand

นอกเหนือจากเนื้อหาทั้ง 5 ประเภทที่ได้กล่าวในข้างต้นแล้ว globthailand.com ยังได้ทำงานเพื่อตอบสนองนโยบายของศูนย์ธุรกิจสัมพันธ์ในด้านอื่น ๆ อีกด้วย โดยมีกิจกรรมที่เคยจัดไว้อย่างน่าสนใจในอดีต ยกตัวอย่างการจัดโครงการชี้ช่องจากทีมทูตกระทรวงการต่างประเทศนำคณะไปสำรวจโอกาสการค้าการลงทุนที่เอธิโอเปีย ซึ่งจัดไปเมื่อเดือนกันยายน 2560 เป็นต้น เพื่อให้การทูตเศรษฐกิจเชิงรุกของกระทรวงการต่างประเทศทำงานรับใช้ผู้ประกอบการไทยและประชาชนชาวไทยในทางที่จับต้องได้อย่างเต็มที่

ทั้งนี้ มีบทความเกี่ยวกับธุรกิจระหว่างประเทศมากมายที่ทีมงาน globthailand ตั้งใจคัดสรรมาเพื่อท่าน โดยท่านสามารถติดตามรับข่าวสารต่าง ๆ ได้ทางเว็บไซต์ globthailand.com ทางเฟซบุ๊กแฟนเพจ facebook.com/Globthailand และทางคอลัมน์ชี้ช่องจากทีมทูต ในหนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ รวมทั้งท่านสามารถติดต่อและสื่อสารกับทีมงาน globthailand เพื่อแบ่งปันประสบการณ์ทางธุรกิจได้ทางอีเมล์ info@globthailand.com และทางหมายเลขโทรศัพท์ 0 2643 5237

โอกาสใหม่ในต่างแดน คือ ช่องทางที่รวบรวมกิจกรรมงานสัมมนาที่ให้ข้อมูลเชิงลึกทางด้านเศรษฐกิจและการลงทุน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคเอกชนไทย อีกทั้งยังรวบรวมกิจกรรมที่ให้ภาคเอกชนไทยได้มีโอกาสแสดงศักยภาพในเวทีโลก เช่น มหกรรมแสดงสินค้าในต่างประเทศ งานเทศกาลไทยที่จัดขึ้นตามเมืองใหญ่ต่าง ๆ ทั่วโลก

รู้กฎก่อนรุก คือ ช่องทางที่รวบรวมกฎระเบียบการค้าและการลงทุนในตลาดสากลและพร้อมช่วยให้คำปรึกษาแก่ผู้ประกอบการไทยเมื่อเกิดข้อพิพาททางการค้าระหว่างประเทศ

เครือข่ายของเรา คือ ช่องทางการติดต่อหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ที่มีส่วนร่วมในการผลักดันธุรกิจไทยในระดับโลก ซึ่งจะมีทั้งศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทย (Business Information Center - BIC) ในประเทศต่าง ๆ ที่ดำเนินงานภายใต้การกำกับดูแลของสถานเอกอัครราชทูตและสถานกงสุลใหญ่ของไทยทั่วโลก และมีหน่วยงานพันธมิตรอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจไทยในระดับสากล

globthailand.com

เครือข่ายของเรา

BUSINESS INFORMATION CENTER - BIC

GLOBTHAILAND มีเครือข่ายข้อมูลและการให้บริการที่ครอบคลุม
ในตลาดสำคัญต่าง ๆ ทั่วโลกผ่านศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทย
(BUSINESS INFORMATION CENTER – BIC) ที่ดำเนินงานภายใต้
การกำกับดูแลของสถานเอกอัครราชทูตและสถานกงสุลใหญ่ของไทย
ซึ่งถือเป็นหนึ่งในจุดเด่นที่สำคัญที่สุดของศูนย์ธุรกิจสัมพันธ์
ปัจจุบัน กระทรวงการต่างประเทศได้จัดตั้งศูนย์ BIC แล้ว 24 แห่ง ในทุกภูมิภาคทั่วโลก

ภูมิภาคเอเชียตะวันออกและตะวันออกเฉียงใต้

▶

จีน เมียนมา ลาว
อินโดนีเซีย เวียดนาม
ศูนย์ข้อมูลธุรกิจไทยในไต้หวัน

ภูมิภาคยุโรป

▶

สหภาพยุโรป
เยอรมนี รัสเซีย
นอร์เวย์ เดนมาร์ก
ฮังการี สเปน

ภูมิภาคเอเชียใต้ตะวันออกกลางและแอฟริกา

▶

อินเดีย อิสราเอล
ศรีลังกา ปากีสถาน
อียิปต์ บาห์เรน

ภูมิภาคอเมริกาและแปซิฟิกใต้

▶

สหรัฐอเมริกา
ออสเตรเลีย บราซิล
แคนาดา อาร์เจนตินา

ช่องทางการติดตาม
HTTP://GLOBTHAILAND.COM/GT-NETWORK/