



บทความวิจัย

เรื่อง ผลกระทบการค้าระหว่างประเทศไทยและจีนช่วงโควิด

โดย

นาย ณัฐสิทธิ์ กุลกรนิชรธรรม

รหัสนักศึกษา 620510884

บทความวิจัยนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาอักษรศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาเอเชียศึกษา
คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

ปีการศึกษา 2563

ลิขสิทธิ์ของคณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

บทความวิจัย ผลกระทบการค้าระหว่างประเทศไทยและจีนช่วงโควิด

ผู้เขียน นายณัฐสิทธิ์ กุลกรนิษฐกรม

อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์/บทความวิจัย อาจารย์ ศุภฤกษ์ โออินทร์

สาขาวิชา เอเชียศึกษา คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

วิทยาเขตพระราชวังสนามจันทร์

ปีการศึกษา 2565

บทคัดย่อ

การทำการค้าระหว่างประเทศเป็นสิ่งสำคัญอันดับต้นๆ ในการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของแต่ละประเทศ ก่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายและการแลกเปลี่ยนสินค้าชนิดต่างๆ มากมาย ในแต่ละปีการค้าทั่วโลกมีมูลค่ามหาศาล ปัจจุบันประเทศจีนเป็นประเทศที่มีบทบาทในสังคมโลกมาก ด้านหนึ่งที่สำคัญคือการค้า นับตั้งแต่จีนเปิดประเทศเศรษฐกิจของจีนก็เติบโตอย่างก้าวกระโดด ซึ่งก็เป็นเพราะจีนกระโดดออกไปทำการค้ากับต่างประเทศ เช่นเดียวกับอาเซียนนับตั้งแต่ประกาศจะรวมตัวเป็นประชาคมอาเซียนอย่างสมบูรณ์ในปี 2558 อาเซียนก็ได้รับการจับตามองมากจากทั่วโลก ด้วยเพราะจะกลายเป็นตลาดขนาดใหญ่แห่งใหม่อีกแห่งหนึ่งของโลก ด้วยความที่เป็นที่น่าจับตามองของทั้งสองประเทศนี้และได้มีการทำการค้าระหว่างกันมาเป็นระยะหนึ่งแล้ว ผู้วิจัยจึงมีความสนใจว่ามีเหตุจูงใจใดที่ทำให้ทั้งสองประเทศนี้ทำการค้าต่อกันและจากการติดต่อค้าขายกันนี้จะได้รับประโยชน์อะไรหรือในด้านใด โดยการนำข้อมูลมูลค่าการค้าระหว่างจีน – อาเซียน มาเปรียบเทียบหาอัตราการเจริญเติบโตและข้อมูลด้านชนิดสินค้าที่ทำการค้าขายกันเพื่อวิเคราะห์ถึงสาเหตุการค้า ซึ่งจากการศึกษาพบว่า สาเหตุหลักที่ประเทศไทยนำเข้าสินค้าจากจีนมาจากการที่ราคาสินค้าของจีนถูกกว่าสินค้าที่ผลิตในประเทศไทยด้วยกันเองรวมไปถึงประเทศอื่นๆ เช่น ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ไต้หวันฯ เนื่องจากมีต้นทุนการผลิตที่ต่ำกว่า ส่วนสาเหตุหลักที่จีนนำเข้าสินค้าจากอาเซียนเนื่องมาจากจำนวนประชากรที่มีมากในประเทศจีน ทำให้ผลิตไม่เพียงพอต่อการบริโภค การพัฒนาประเทศเป็นประเทศอุตสาหกรรมและการที่จีนและอาเซียนมีทรัพยากรที่แตกต่างกัน และการค้าระหว่างจีนและอาเซียนต่างได้ประโยชน์ทั้งสองฝ่าย

ทั้งด้านการผลิตภายในประเทศที่มีการขยายตัวการจ้างงานเพิ่มและสินค้ามีความหลากหลายมากขึ้น
แก้ปัญหาการขาดแคลน รวมไปถึงการได้เรียนรู้เทคโนโลยีการผลิตและเทคนิคการบริหารจัดการจากกัน
จากการศึกษาพบว่า ที่ผ่านมามีความสัมพันธ์ระหว่างจีนกับบางประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
อาจไม่ได้ราบรื่นนัก แต่จีนได้เล็งเห็นแล้วว่า ประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ยังต้องพึ่งพาเงินอีก
มาก ในการพัฒนาเศรษฐกิจของตน เมื่อเกิดวิกฤตการณ์โรคระบาด จีนจึงตัดสินใจพลิกวิกฤตให้เป็นโอกาส
ขยายอำนาจอ่อน (soft power) ในแผ่นดินใหญ่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้

คำสำคัญ : จีน ,อาเซียน ,การค้าจีน-ไทย ,โควิด

สารบัญ

บทคัดย่อ	ข - ค
สารบัญ	ง
บทที่ 1	
ที่มาและความสำคัญ	1 - 2
วัตถุประสงค์	2
ขอบเขต	2
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	2
บทที่ 2	
ทฤษฎี	3
แนวคิดที่เกี่ยวข้อง	3 - 4
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	5 - 6
บทที่ 3	
วิธีการศึกษา	7
บทที่ 4	8 - 18
บทที่ 5	
สรุปผลการศึกษา	19
บรรณานุกรม	20

1. บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ไทยและจีนสถาปนาความสัมพันธ์ทางการทูตระหว่างกันเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2518 ความสัมพันธ์ระหว่างสองประเทศมีความใกล้ชิด มีการแลกเปลี่ยนการเยือนในทุกระดับอย่างสม่ำเสมอ และมีการขยายความร่วมมือเชิงลึกในทุกมิติ โดยในปี 2563 จะครบรอบ 45

ปีของการสถาปนาความสัมพันธ์ทางการทูตระหว่างไทยกับจีน

การเสด็จฯ เยือนจีนของพระบรมวงศานุวงศ์ของไทยมีส่วนสำคัญอย่างยิ่งต่อการเสริมสร้างและกระชับความสัมพันธ์และความร่วมมือระหว่างสองประเทศให้แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น

รวมทั้งการส่งเสริมมิตรภาพและความเข้าใจระหว่างประชาชนของสองประเทศอีกด้วย

ในปี 2015 ในด้านการลงทุน ไทยนับเป็นประเทศแรกๆ ที่เข้าไปลงทุนในจีนตั้งแต่เมื่อปี 1979 และก่อนเกิดวิกฤตการณ์เศรษฐกิจในเอเชียเมื่อปี 1997 ปัจจุบันตัวเลขของทางการจีนก็ยังระบุว่า ไทยยังคงมีการลงทุนในจีนนับพันโครงการ โดยมีมูลค่าการลงทุนรวมนับพันล้านเหรียญสหรัฐ ขณะที่จีนมีการลงทุนในไทยมากขึ้นเรื่อยๆ เช่นกัน ในด้านการท่องเที่ยว

ไทยและจีนต่างเป็นจุดหมายการท่องเที่ยวยอดนิยมของประชาชนทั้งสองประเทศ

ปัจจุบันมีนักท่องเที่ยวจีนเดินทางมาไทยประมาณ 7.9 ล้านคนต่อปี

ปี 2562 จีนเป็นคู่ค้าอันดับ 1 ของไทย (จีนเป็นตลาดส่งออกอันดับที่ 2 ของไทย

และจีนเป็นแหล่งนำเข้าอันดับ 1 ของไทย) ขณะที่ไทยเป็นคู่ค้าอันดับ 13 (อันดับที่ 3

ในกลุ่มประเทศอาเซียน) เป็นแหล่งนำเข้าอันดับ 13 และเป็นตลาดส่งออกอันดับ 17 ของจีน เมื่อปี 2562

มูลค่าการค้าทวิภาคีอยู่ที่ 79,500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ลดลงจากปี 2561 ร้อยละ 0.90 ในจำนวนดังกล่าว

ไทยส่งออกไปจีนมีมูลค่า 29,172 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ลดลงร้อยละ 3.78 จากปี 2561

ส่วนไทยนำเข้าจากจีนมีมูลค่า 50,327 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.85 จากปี 2561 จีนได้ดุลการค้า

21,155 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.01 จากปี 2561

สถานการณ์โควิด 19 มีการระบาดครั้งแรกในประเทศจีน ที่เมืองอู่ฮั่นในช่วงเดือนธันวาคมปี 2020

และโรคโควิด 19 แพร่ระบาดมายังประเทศไทย จนมีการระบาดใหญ่ไปทั่วโลก

ส่งผลกระทบต่อให้แก่หลายประเทศทั่วโลก จึงทำให้รัฐบาลออกมาตรการต่าง ๆ

เพื่อป้องกันไม่ให้มีการระบาดเพิ่มขึ้น ในการระบาดของโรคโควิด 19

ส่งผลกระทบต่อ การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางน้ำ เหตุที่ทำให้เศรษฐกิจทั่วโลกเดินทางมาถึงจุดนี้อีกครั้งมีทั้งปัจจัยตั้งแต่ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกปรับตัวสูงขึ้น ทั้งจากปัญหาด้าน Supply

และสถานการณ์สงครามในยูเครน ซึ่งจีนเองเป็นผู้นำเข้าน้ำมันดิบรายใหญ่ ประมาณ 8 ล้านบาร์เรลต่อวัน หรือราว 8%

ของความต้องการใช้น้ำมันของโลกทำให้ต้นทุนทางเศรษฐกิจสูงขึ้นและทำให้ระดับเงินเฟ้อสูงขึ้นด้วยและปัจจัยหลักในเวลานี้ คือ การระบาดของ Covid-19 ในหลายเมืองจนรัฐบาลต้องใช้มาตรการ Lockdown

มาตั้งแต่วันที่ 14 มี.ค. 2021 โดยเฉพาะเศรษฐกิจด้านการขนส่งทางน้ำ

เนื่องจากเกิดการปิดท่าเรือไม่ให้จอดในการขนส่งสินค้าเพื่อป้องกันโรคโควิด 19 และเส้นทางอื่น ๆ

หลายเส้นทางหยุดชะงักจากการระบาดของโรครวมทั้งต้นทุนราคาน้ำมันที่มีความแปรผันทำให้ประเทศไทยและจีนต้องมีมาตรการที่ช่วยป้องกันโควิด 19

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

เพื่อศึกษาและเปรียบเทียบผลกระทบด้านการขนส่งสินค้าทางน้ำระหว่างประเทศไทย-จีนในช่วงปี 2015 และปี 2020

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

ด้านเนื้อหา ศึกษาเศรษฐกิจด้านคมนาคมทางน้ำในปี 2015 และในปี 2020

ด้านระยะเวลา การขนส่งสินค้าทางน้ำระหว่างประเทศไทย-จีนในช่วงปี ค.ศ. 2015 และ 2020

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

1.4.1

ให้ทราบถึงข้อมูลที่ได้ศึกษาผลกระทบการขนส่งสินค้าทางน้ำระหว่างประเทศไทยจีนในช่วงโควิด

1.4.2 ให้ทราบถึงข้อมูลภาพรวมเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางน้ำระหว่างประเทศไทย-จีน

บทที่ 2

ทฤษฎี แนวคิดที่เกี่ยวข้อง และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาวิจัยเรื่อง“ผลกระทบการค้าระหว่างประเทศไทยและจีนช่วงโควิด:กรณีศึกษาการระบาดของโควิดในประเทศจีน” ผู้วิจัยได้ศึกษาเกี่ยวกับทฤษฎีแนวคิดที่เกี่ยวข้องและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับประเด็นการระบาดของโรคโควิด

2.1 ทฤษฎี

เส้นทางน้ำเดิมเป็นเส้นทางรถขนส่งสินค้าที่สำคัญระหว่างไทยกับยูนิาน โดยได้ใช้เส้นทางรถขนส่งทางน้ำผ่านแม่น้ำโขงจากเมืองจิ่งหงเขตปกครองตนเองสิบสองปันนา(ท่าเรือจิ่งหงและท่าเรือกวนเหล่ย์) ในมณฑลยูนิาน ล่องเรือตามแม่น้ำโขง (ในจีนเรียกแม่น้ำหลานซาง) ระยะทางระหว่างเมืองจิ่งหง ถึง อำเภอเชียงแสนประมาณ๓๔๔กิโลเมตรรถขนส่งสินค้าจากมณฑลยูนิานจะเป็นขาล่องตามน้ำจะใช้เวลาประมาณ ๑ –๒วันส่วนรถขนส่งจากประเทศไทยมายังมณฑลยูนิานเป็นการทวนน้ำ จะใช้เวลาประมาณ ๒ – ๓ วัน เมื่อสินค้าล่องมาถึงที่ท่าเรือใน เขตปกครองตนเองสิบสองปันนาแล้ว จะต้องขนส่งทางบกมายัง นครคุนหมิงซึ่งมีระยะห่างจากเมืองจิ่งหง(เชียงรุ่ง)ถึงนครคุนหมิงประมาณ ๕๕๐กิโลเมตรเส้นทางถนนในมณฑลยูนิานจะเป็น เส้นทางด่วนตัดผ่านภูเขาสูงในมณฑลยูนิาน ใช้เวลาขนส่งประมาณ ๑๐ – ๑๒ ชั่วโมง

2.2 แนวคิดที่เกี่ยวข้อง

ไทยกับจีนมีความสัมพันธ์เชิงหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์ที่มีความใกล้ชิดในระดับ และตั้งอยู่บนพื้นฐานของหลักการการเคารพซึ่งกันและกันความไว้เนื้อเชื่อใจและการไม่แทรกแซงในกิจการภายในไทยกับจีนได้ยกระดับความสัมพันธ์เป็น “หุ้นส่วนความร่วมมือเชิงยุทธศาสตร์อย่างรอบด้าน”

(Comprehensive Strategic Partnership)

เมื่อเดือนเมษายน2555เพื่อกระชับความสัมพันธ์และขยายความร่วมมือให้มีความใกล้ชิดและรอบด้านมากยิ่งขึ้นทั้งสองประเทศมีความเชื่อมโยงทางเชื้อชาติและวัฒนธรรมอย่างแนบแน่นรวมทั้งไม่เคยมีปัญหาขัดแย้งกันทางประวัติศาสตร์

พรมแดนหรืออานน้ำระหว่างกันนอกจากนี้ไทยและจีนยังมีความร่วมมือที่ใกล้ชิดในกรอบอาเซียน – จีน กรอบความร่วมมือแม่โขง – ล้านช้าง

และจีนเป็นประเทศหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาของยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี – เจ้าพระยา – แม่โขง

เส้นทางขนส่งโดยเรือจากไทย-จีน เริ่มต้นจากท่าเรือแหลมฉบัง ประเทศไทย ไปยังท่าเรือปลายทาง ณ ประเทศจีน โดยท่าเรือที่ได้รับความนิยมในการส่งสินค้าไทยมีจำนวน 7 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือเซอโจว (มณฑลเจิ้นเจิ้น) ท่าเรือหนานซา (มณฑลกวางตุ้ง) ท่าเรือจ้านเจียน (มณฑลกวางตุ้ง) ท่าเรือซินโจว (เมืองซินโจว) ท่าเรือเซี่ยเหมิน (มณฑลฝูเจี้ยน) ท่าเรือเซียงไฮ้ (นครเซี่ยงไฮ้) และท่าเรือฮ่องกง



ที่มา

:<https://www.tradelogistics.go.th/th/article/%E0%B8%9A%E0%B8%97%E0%B8%84%E0%B8%A7%E0%B8%B2%E0%B8%A1%E0%B9%80%E0%B8%88%E0%B8%B2%E0%B8%B0%E0%B8%A5%E0%B8%B6%E0%B8%81/mapthchn>

2.3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

เจริญชัย	โคมพิตรารัตน์	(2555)	ทำการวิจัยเรื่อง
การศึกษาเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของการค้าไทย-จีน			เพื่อรองรับข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน
กรณีสินค้าส่งออกไปยังจีนมีวัตถุประสงค์การวิจัยเพื่อ		(1)	เพื่อศึกษาระบบ
โลจิสติกส์ของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับการค้าไทย-จีนในปัจจุบันและในอนาคตอันใกล้			(2)
เพื่อชี้ถึงข้อจำกัด ปัญหา และอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของการค้าไทย-จีน			
โดยเน้นพื้นที่ศึกษาในประเทศไทย แต่จะมีการเก็บข้อมูลในจีนบางส่วนและเชื่อมโยงข้อมูลที่ต้องการ			(3)
เพื่อเสนอแนะแนวนโยบายการบริหารจัดการเชิงโลจิสติกส์สำหรับไทย			
เพื่อรองรับการเปิดเสรีทางการค้าไทย-จีนภายใต้กรอบข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน			
การศึกษาพบว่าจีนเป็นประเทศคู่ค้าที่สำคัญของไทย มูลค่าการค้าระหว่างสองประเทศเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง			
งานวิจัยนี้มุ่งเน้นการศึกษาระบบโลจิสติกส์ของไทยและเส้นทางการส่งสินค้าจากไทยสู่ท่าเรือจีน			
โดยใช้สินค้าตัวอย่าง 4 รายการ คือ ยางพารา ผลไม้สด มันสำปะหลัง และชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์			
ในการเป็นเครื่องมือในการศึกษา โดยสินค้าดังกล่าวได้ผ่านการคัดเลือกจากเกณฑ์ต่าง ๆ ได้แก่			
รูปแบบการขนส่ง			เป็นสินค้าที่มีการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์หรือเทกอง
เป็นสินค้าเน่าเสียง่ายหรือไม่เน่าเสียง่าย			เป็นสินค้าที่ใช้เป็นวัตถุดิบหรือมีมูลค่าเพิ่มสูง และมูลค่าส่ง
และมูลค่าส่งออกสินค้าเทียบกับยอดการส่งออกไปจีนทั้งหมด จากการเก็บข้อมูลโดยใช้สินค้าตัวอย่างทั้ง 4			
พบว่าสินค้าส่วนหนึ่งยังถูกส่งออกไปจีนทั้งหมด จากการเก็บข้อมูลโดยใช้สินค้าตัวอย่างทั้ง 4			
ซึ่งมีราคาขึ้นลงตามอิทธิพลของราคาสินค้าโลก เพื่อเป็นการลดความผันผวนทางราคาของสินค้าเหล่านี้			
รุธิร์ พนมยงค์และคณะ (2552) ทำการวิจัยเรื่อง ทำการวิจัย เรื่อง การศึกษาระบบโลจิสติกส์ของการค้า			
ไทย -จีนเพื่อรองรับข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน -จีน กล่าวได้ว่าการเปิดการค้าเสรีระหว่าง			
เพื่อรองรับข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน กฎระเบียบและข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่าง			
ไทยและจีน ตลอดจนของประเทศเพื่อนบ้านการค้าชายแดน มีผลกระทบต่อการค้าชายแดนและ			
การผ่านแดนระหว่างไทย-จีน ซึ่งหากผู้ประกอบการไทยได้รู้ถึงกฎและวิธีปฏิบัติต่างๆ			จะเป็นข้อ
มูลค่าสำคัญในการเพิ่มศักยภาพในการเตรียม			วิเคราะห์
กำหนดกลยุทธ์ทางการตลาดและกระจายสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น			

อีกทั้งภาครัฐจะได้รับข้อมูลทั้งในส่วนของประเทศไทยและเพื่อนบ้านที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งและ โครงสร้างพื้นฐานด้าน โลจิสติกส์

ฉกัทร

ทิพยัตรีและคณะ

(2555)

ได้ทำการวิจัยเรื่องโครงการการจัดการ โลจิสติกส์และ โซ่อุปทานของการส่งออกมังคุดไปยังประเทศจีนมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษารูปแบบปัญหาและอุปสรรคของการจัดการ โลจิสติกส์และ โซ่อุปทานตั้งแต่ศูนย์รวบรวมผลผลิตจนถึงผู้ค้าส่งมังคุดสภาพการตลาดต้นทุนการส่งออกศักยภาพการส่งออกรวมทั้งการเปรียบเทียบเส้นทางการเคลื่อนย้ายมังคุดไปยังประเทศจีนตอนใต้โดยผ่านเส้นทางเรือท่าเรือเชียงแสนอำเภอเชียงแสนจังหวัดเชียงรายและเส้นทางถนนอำเภอเชียงของจังหวัดเชียงรายกับเส้นทางเรือท่าเรือแหลมฉบังอำเภอศรีราชาจังหวัดชลบุรีและเสนอแนะแนวกระบวนการจัดการ โลจิสติกส์และ โซ่อุปทานที่เหมาะสมแก่หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องเพื่อนำไปเป็นข้อมูลในการวางแผนพัฒนาการส่งออกมังคุดไปยังประเทศจีนตอนใต้วิจัยครั้งนี้เก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ประกอบการส่งออกผู้ประกอบการขนส่งผู้รวบรวมผลผลิตด้านศุลกากร เชียงแสนและด้านศุลกากร เชียงของการ ได้มาซึ่งข้อมูลวิธีใช้สำรวจสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ประกอบการและประชุมกลุ่มแลกเปลี่ยนความคิดเห็นวิเคราะห์ข้อมูลด้วยวิธีพรรณนาเชิงเนื้อหาและวิเคราะห์ข้อมูลเชิงตัวเลขได้แก่ระยะทางระยะเวลาและต้นทุนการส่งออกผลการวิจัยพบว่าผู้ประกอบการส่งมาขุดไปยังประเทศจีนตอนใต้ต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบการส่งออกผลไม้ไปยังประเทศจีนและต้องผ่านการรับรองการปฏิบัติการเกษตรที่เหมาะสมต่อการเพาะปลูกมังคุดเพื่อจำหน่ายจะจำหน่ายทั้งภายในและต่างประเทศโดยผ่านโรงงานแปรรูปตลาดท้องถิ่นพ่อค้าเร่และศูนย์รวบรวมผลผลิตเส้นทางส่งออกมังคุดจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือคือจังหวัดจันทบุรีไปยังประเทศจีนตอนใต้พาน

2

เส้นทางได้แก่ทางถนนอำเภอเชียงของจังหวัดเชียงรายผ่านห้วยทรายสปปลาวทางเรือเหมาและเข้าสู่จีนตอนใต้ใช้ระยะเวลาเดินทางประมาณ 33 ชั่วโมง 10 นาทีและระยะทางประมาณ 2176 กิโลเมตรสำหรับทางเดินเรือผ่านท่าเรือเชียงแสนอำเภอเชียงแสนจังหวัดเชียงรายถึงท่าเรือกวนเหล่ย์สิบสองปันนาและเข้าสู่ประเทศจีนตอนใต้ใช้ระยะเวลาประมาณ 18 ชั่วโมงระยะทางประมาณ 1,090 กิโลเมตรปัญหาและอุปสรรคการจัดการ โลจิสติกส์และ โซ่อุปทานการส่งออกมังคุดไปยังประเทศจีนตอนใต้ได้แก่เกษตรกรที่เพาะปลูกมังคุดบางรายไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดที่การศุลกากรไทยจีนได้เนื่องจากมังคุดต้องขึ้นทะเบียนสวนและทะเบียนโรงคัดบรรจุกับกรมวิชาการเกษตรเกษตรกรบางส่วนใช้สารเคมีหรือยาฆ่าแมลงในปริมาณเกินควรทำให้การตรวจมาตรฐานการส่งออกไม่ผ่านตามมาตรฐานการส่งออกราคาของมังคุดขึ้นลงอย่างรวดเร็ว

บทที่ 3

วิธีการศึกษา

3.1 ศึกษาเอกสารวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกสินค้าทางน้ำ ผลกระทบของการแพร่ระบาดของโรคโควิด 19 และปัจจัยในการส่งออกสินค้าทางน้ำประเทศไทย-จีน

3.2 เก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับ การส่งออกสินค้าทางน้ำ ผลกระทบของการแพร่ระบาดของโรคโควิด 19 และปัจจัยในการส่งออกสินค้าทางน้ำประเทศไทย-จีน

3.3 วิเคราะห์การส่งออกสินค้าทางน้ำ ผลกระทบของการแพร่ระบาดของโรคโควิด 19 และปัจจัยในการส่งออกสินค้าทางน้ำประเทศไทย-จีน

บทที่ 4

4.1.สถิติการนำเข้าและส่งออกสินค้าของท่าเรือแหลมฉบัง

หน่วย : ล้านบาท

ปี	มูลค่าการนำเข้า	มูลค่าการส่งออก
2015	2,180,557.279	3,786,001.363
2016	2,150,591.299	3,935,756.651
2017	2,398,176.566	4,156,471.650
2018	2,512,623.466	4,339,164.977
2019	2,585,859.49	4,137,603.10
2020	2,209,466.22	3,611,982.76

รายการสินค้านำเข้า	ปี					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
เชื้อเพลิงที่ ดีจากแร่	456,222.679	331,294.608	420,488.627	478,464.665	513,732.64	366,712.29
เครื่องจักร และส่วนประกอบ	361,514.796	371,155.622	368,367.635	374,867.126	391,349.56	342,179.36
ยานยนต์และ ส่วนประกอบ	209,623.479	242,108.300	242,630.384	255,549.209	262,785.50	201,396.51

เครื่องอุปกร ณ์ไฟฟ้าแ ละส่วนปร ะกอบ	193,515.642	233,326.291	225,940.841	233,265.058	234,676.80	212,163.02
--	-------------	-------------	-------------	-------------	------------	------------

รายการสินค้า ส่งออก	ปี					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
เชื้อเพลิงที่ไ ด้จากแร่	65,395.573					
เครื่องจักรแ ละส่วนประ กอบ	649,939.732	684,931.411	704,611.884	718,909.568	684,401.63	600,069.43
ยานยนต์แ ละส่วนประก อบ	806,792.342	890,333.577	868,894.439	921,269.763	865,069.86	650,829.64
เครื่องอุปกร ณ์ไฟฟ้าและ ส่วนประกอ บ	290,454.640	309,975.339	340,232.270	333,384.999	345,656.00	345,405.42

จากการสำรวจพบว่าสถิติการส่งออกและนำเข้าของปี 2015 ถึง 2020 มีการเปลี่ยนแปลงอย่างเห็นได้ชัด โดยเฉพาะในปีที่มีการเกิดการระบาดของโรคโควิด จึงทำให้สินค้าหลายประเภทมีอัตราการนำเข้าส่งออกลดลงอย่างเห็นได้ชัด

ในปีพ.ศ. 2560 ตั้งแต่เดือนมกราคมจนถึงกรกฎาคม

มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างจีนตอนใต้และประเทศไทยอยู่ที่ 7,414.59 ล้านบาท

สูงขึ้นจากปีก่อนในช่วงเวลาเดียวกันร้อยละ 12.25 หรือเพิ่มขึ้นประมาณ 4,400 ล้านบาท

เป็นผลจากการเติบโตของมูลค่าการส่งออกเป็นสำคัญที่มีการขยายตัวถึงร้อยละ 41.74

ซึ่งเป็นผลจากการเพิ่มขึ้นของมูลค่าการส่งออก ข้าว ยางพารา คอมพิวเตอร์ มังคุด ปลา ทูเรียน

และลำไยอบแห้ง โดยสินค้าที่มีการขยายตัวสูงสุดคือ ข้าวร้อยละ 1,268.23 รองมาได้แก่ ยางพารา

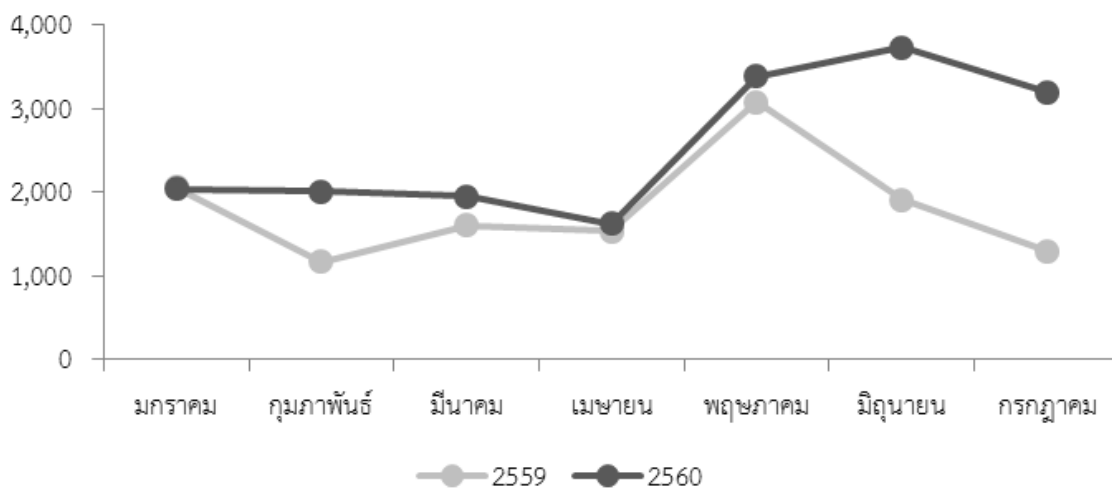
และลำไยอบแห้ง ขยายตัวร้อยละ 474.59 และ 270.89 ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์

และส่วนประกอบ เป็นสินค้าที่มีมูลค่าการส่งออกสูงสุด รองมาคือ มังคุด และวงจรมพิมพ์ (รูปที่ 2) ทั้งนี้

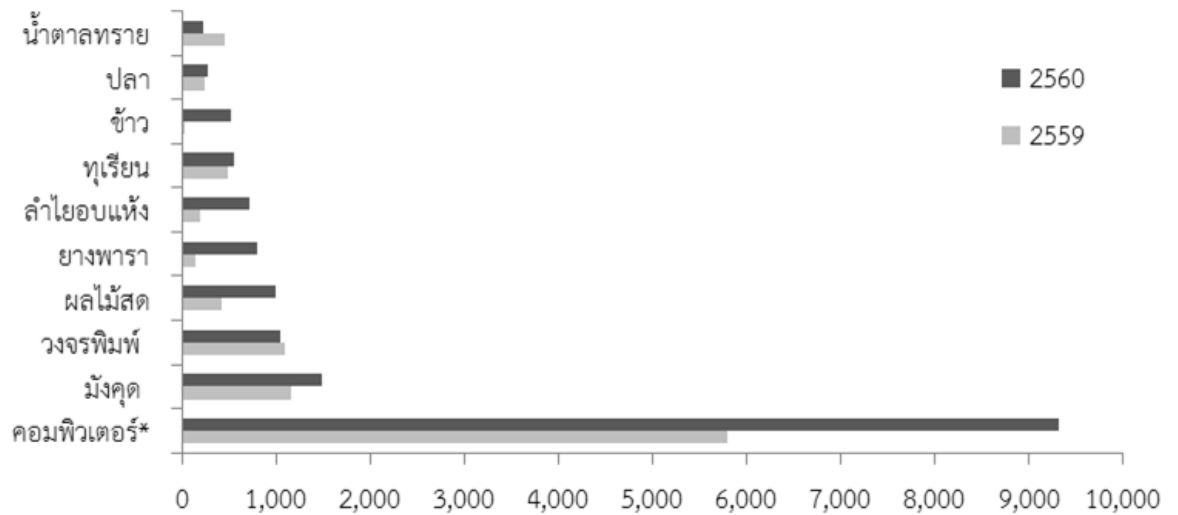
ด้วยมูลค่าการนำเข้าที่สูงกว่าการส่งออก

ฉะนั้นการค้าชายแดนของประเทศไทยจึงเสียเปรียบดุลการค้ากับประเทศจีนอยู่ในช่วงที่ผ่านมาอยู่ที่ -

4,612.09 ล้านบาท



มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างจีนตอนใต้และประเทศไทย(ล้านบาท)เดือนมกราคม-กรกฎาคมพ.ศ.2559-2560

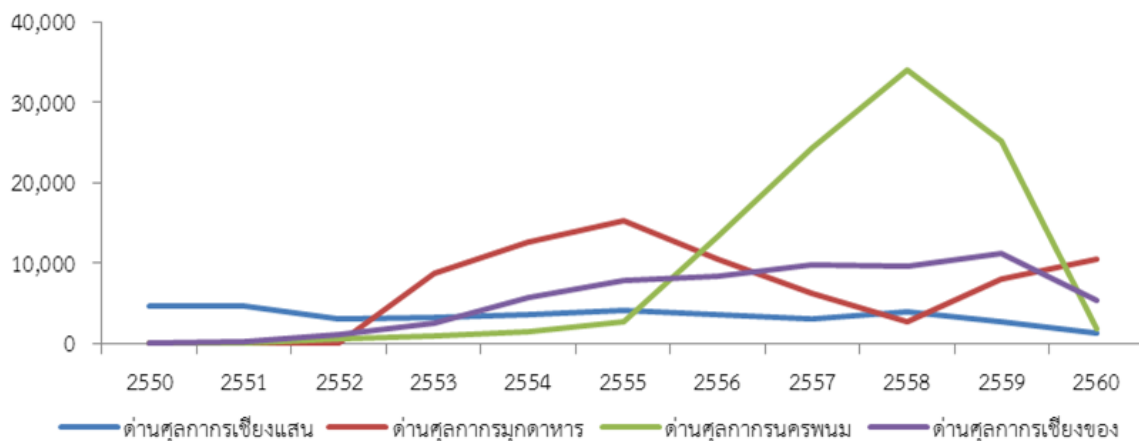


มูลค่าการส่งออกชายแดนระหว่างจีนตอนใต้และประเทศไทย 10 อันดับแรก

ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2550 - 2559 มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างไทยและจีนการขยายตัวเฉลี่ยสะสม (Compound Average Growth Rate: CAGR) ร้อยละ 29.16 โดยมูลค่าการนำเข้ามีการเติบโตอย่างมากจากในอดีต ซึ่งมี CAGR อยู่ที่ร้อยละ 42.62 ขณะที่มูลค่าการส่งออกมี CAGR อยู่ที่ร้อยละ 18.92 ทั้งนี้ ในปีพ.ศ. 2559 ที่ผ่านมามูลค่าการนำเข้าเพิ่มสูงขึ้นจาก 27,878.14 ล้านบาท มาอยู่ที่ 42,823.93 ล้านบาท หรือขยายตัวร้อยละ 19.88 ในทางตรงกันข้าม มูลค่าการส่งออกกลับหดตัวลดลงร้อยละ 8.56 หรือลดลงประมาณ 2,100 ล้านบาท



มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างจีนตอนใต้และประเทศไทย (ล้านบาท) ระหว่างปีพ.ศ.2551-2559

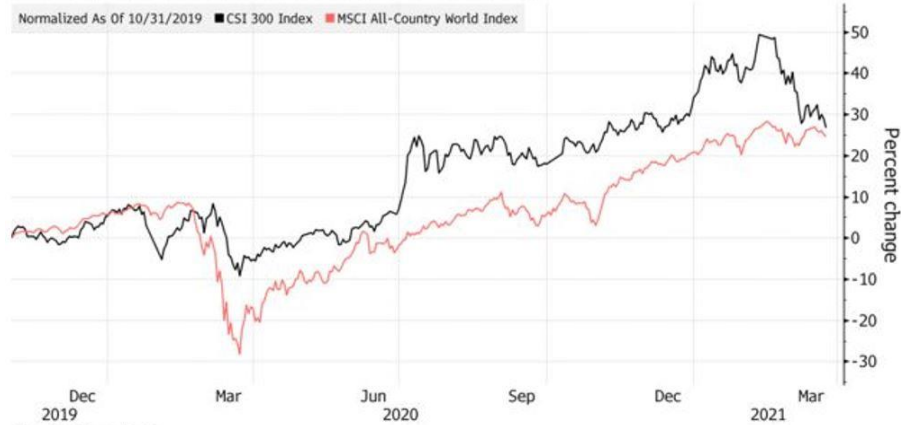


มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างจีนตอนใต้และไทย (ล้านบาท) ตามรายด้านสำคัญ ปีพ.ศ. 2550-2560

ในปี 2558 จะเห็นด้านศุลกากรนครพนมมีการก้าวกระโดดของมูลค่าการค้าชายแดนมาตั้งแต่ปีพ.ศ. 2555 จนถึง พ.ศ. 2558 เป็นช่วงที่มูลค่าการค้ามีการเติบโตอย่างมาก สาเหตุมาจากการเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3 ในปีปลายปี 2554 ทำให้ผู้ส่งออกสินค้าไปยังเวียดนาม และประเทศจีนหันมาใช้เส้นทางรถขนส่งสินค้าสาย R12 เป็นจำนวนมาก เนื่องจากเป็นเส้นทางที่มีระยะทางสั้นที่สุดไปยังเมืองหนานหนิง เขตปกครองตนเองกว่างซี ประเทศจีน จึงได้รับความนิยมในการส่งออกสินค้าประเภทผลไม้สด ซึ่งความต้องการของเวียดนาม และจีนมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนหน่วยเก็บข้อมูลคอมพิวเตอร์ที่มีมูลค่าการส่งออกสูงสุดในปีงบประมาณ 2558 โดยบริษัทข้ามชาติยักษ์ใหญ่อย่าง ซีเกท ก็ได้ย้ายฐานการส่งออกมาที่บริเวณด่านนครพนม เป็นผลให้มูลค่าการส่งออกขยายตัวอย่างมาก อย่างไรก็ตาม ในปี 2559 แนวโน้มการส่งออกสินค้าของด่านนครพนมก็คาดว่าจะลดลงอย่างต่อเนื่องไปในปี 2560

Leading Index

Chinese stocks show rising risks for global equities



Source: Bloomberg

รูปที่ 1: ดัชนีหุ้นของประเทศจีนที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี

ที่มา: Bloomberg

แสดงให้เห็นถึงตลาดหุ้นของจีนที่สามารถก่อให้เกิดความเสี่ยงที่เพิ่มมากขึ้นในตลาดหุ้นโลก
 แสดงให้เห็น โอกาสที่เพิ่มขึ้นของ เศรษฐกิจจีน
 เนื่องจากความสามารถของประเทศจีนในการที่ก้าวข้ามหรือหลุดพ้นจากสถานการณ์โควิด-19
 ได้ก่อนประเทศอื่น จากประสบการณ์ที่เกิดขึ้นในการแก้ไขปัญหาโควิด-19
 ในช่วงที่ผ่านมาทำให้เห็นว่าจีนมีเทคโนโลยีที่ทันสมัย และมีศักยภาพ ในการที่จะแก้ไขปัญหา
 ผลักดันประเทศ และแก้ไขเศรษฐกิจของประเทศได้อย่างรวดเร็ว ในด้านศูนย์กลางท่าเรือขนส่ง (Logistics
 Hub Ports) ประเทศจีนมี 10 ท่าเรือนานาชาติใหญ่ที่สำคัญดังต่อไปนี้

ท่าเรือ	ลักษณะที่สำคัญ
1. ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ (PORT OF SHANGHAI)	40 ล้าน TEUs ซึ่งดำเนินการในปี พ. ศ. 2560
2. ท่าเรือเซินเจิ้น (PORT OF SHENZHEN)	เกิดเว่ยไปยั้ง Pearl River Delta และฮ่องกงพอร์ดมีการจัดการ 23.98 ล้าน TEUs
3. ท่าเรือ Ningbo-Zhoushan (PORT OF Ningbo-Zhoushan)	40 ล้าน TEU ส่วนใหญ่ขนส่งน้ำมันดิบขนาดใหญ่และกองเรือบรรทุกแร่ นอกจากนี้ยังเป็นที่ตั้งของพื้นที่จัดเก็บสารเคมีเหลวภายในประเทศ
4. ท่าเรือฮ่องกง (PORT OF HONG KONG)	ฮ่องกงตกอยู่ในภาวะถดถอยนับตั้งแต่ถูกล้มครองบอลลิ่งก็ในปี พ. ศ. 2547
5. ท่าเรือกวางโจว (PORT OF GUANGZHON)	จัดการส่วนใหญ่ผลผลิตอุตสาหกรรมและสินค้าเกษตร ในปี 2016 มีการจัดการ 17.59 ล้าน TEUs
6. ท่าเรือชิงเต่า (PORT OF QINGDAO)	ในปี 2016 มีการจัดการ 17.44 ล้าน TEUs
7. พอร์ตของเทียนจิน (PORT OF TIANJIN)	เป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดในภาคเหนือของจีนซึ่งให้บริการ 11 จังหวัดในภาคเหนือและประเทศมองโกเลีย เดิมชื่อ Port of Tangu และเป็นประตูสู่ทะเลหลักของกรุงปักกิ่ง
8. ท่าเรือต้าเหลียน (PORT OF DALIAN)	เป็นศูนย์กลางการถ่ายโอนสินค้าที่ใหญ่เป็นอันดับสองของประเทศจีนแผ่นดินใหญ่
9. ท่าเรือเซี่ยเหมิน (PORT OF XIAMEN)	ท่าเรือเซี่ยเหมินตั้งอยู่ที่ปากแม่น้ำเยหนานจิงในจังหวัดฝูเจี้ยน เป็นท่าเทียบเรือแผ่นดินใหญ่ที่ใหญ่ที่สุดของประเทศไต้หวันซึ่งเป็นท่าเรือแผ่นดินใหญ่แห่งแรกที่เริ่มจัดส่งสินค้าโดยตรงไปยังท่าเรือ Kaohsiung ของไต้หวัน
10. ท่าเรือของ Yingkou (PORT OF YINGKOU)	ท่าเทียบเรือตะวันออกเฉียงเหนือของจีนนี้มีจำนวน 5.92 ล้าน TEU ในปี 2016 เป็นสถานที่นำเข้าที่สำคัญสำหรับบางพื้นที่ของประเทศมองโกเลียสินค้าประเภทหลัก ๆ ได้แก่ ธัญพืช น้ำตาลแร่ธาตุถ่านหินเหล็กและรถนำเข้า

เมื่อพิจารณาท่าเรือของจีน ขนาดและความสามารถในการรองรับของแต่ละท่าเรือมีปริมาณที่มาก และมีประสิทธิภาพ การเดินเรือขนาดใหญ่สามารถทำได้โดยง่าย สินค้าที่สามารถส่งได้มีความหลากหลายและบาง ท่าเรือมีการจำกัดสินค้าเฉพาะเป็นบางประเภทเท่านั้น เช่น ท่าเรือนิมโปเน้นสินค้าที่เป็นแร่ธาตุ น้ำมัน และสารเคมี เป็นต้น

ปัญหาและอุปสรรคในการขนส่งทางน้ำช่วงโควิด-19

ปัญหาและอุปสรรคในการขนส่งทางน้ำโดยทั่วไปมีหลายประการ ซึ่งไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน และเกิดขึ้นไล่เลี่ยกันทั่วโลก รวมถึงประเทศจีนที่ได้รับผลกระทบเช่นเดียวกัน (Twinn, Conde, Rojas, & Luo, 2020) ดังจะหยิบยกมาเป็นตัวอย่าง เพื่อให้ผู้ที่

สนใจทางด้าน การขนส่งทางน้ำได้มองเห็นประเด็นมีดังต่อไปนี้

1. มาตรการป้องกันโควิด-19 เนื่องจากแต่ละประเทศมีการป้องกันการแพร่กระจายโรคระบาดโควิด-19 จึงมีมาตรการ ป้องกันไม่ให้เรือขนส่งจากต่างประเทศเทียบท่า หรือมีการชะลอการเทียบท่าของเรือขนส่งจากต่างประเทศเหล่านี้ ทำให้เกิด ความล่าช้า เสียค่าใช้จ่าย และเกิดความเสียหายต่อสินค้าบางประเภทในระหว่าง การขนส่ง

2. จำนวนตู้คอนเทนเนอร์ที่ถูกทิ้งไว้ในบางประเทศ และไม่สามารถเคลื่อนย้ายไปยังประเทศอื่น ประเด็นนี้มี ความสัมพันธ์กับในประเด็นแรก เนื่องจากตู้คอนเทนเนอร์ที่ถูกส่งไปยังประเทศต่างๆ ก่อนเกิดการแพร่ระบาดของโควิด-19 และติดค้างอยู่ในประเทศเหล่านั้น ไม่สามารถเคลื่อนไหวหรือส่งสินค้าต่อไปยังประเทศอื่นๆ ได้ ติดด้วยมาตรการในการส่งสินค้า ทั้งจากประเทศผู้ส่งและประเทศผู้รับสินค้า ที่ป้องกันการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19

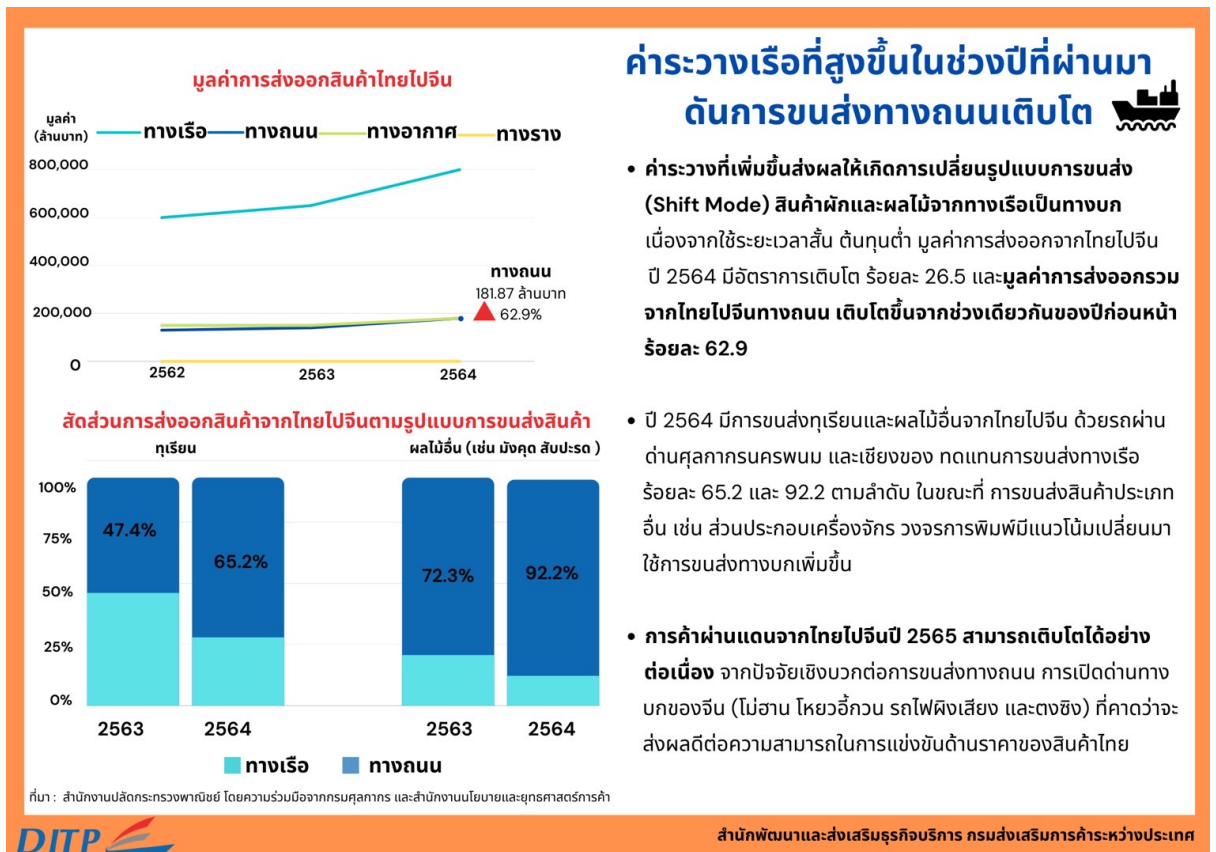
3. ความพร้อมทางเทคโนโลยี

ประเทศส่วนใหญ่ยัง ไม่มีความพร้อมทางด้านเทคโนโลยีที่มีความทันสมัย และสามารถรองรับต่อการระบาดของโควิด-19 ได้

จึงทำให้ไม่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินการขนส่งระหว่างประเทศและ

เกิดการยอมรับในการผ่านพิธีศุลกากรขาเข้า การผ่านด่านตรวจโรค

จึงยังคงเป็นปัญหาต่อระบบขนส่งทางน้ำอยู่จนถึงปัจจุบัน



คำระวางเรือที่สูงขึ้นในช่วงปีที่ผ่านมา

คำระวางที่เพิ่มขึ้นส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Shift Mode)

สินค้าผักและผลไม้จากทางเรือเป็นทางบก เนื่องจากใช้ระยะเวลาสั้น ต้นทุนต่ำ

มูลค่าการส่งออกจากไทยไปจีน ปี 2564 มีอัตราการเติบโต ร้อยละ 26.5 และมูลค่าการส่งออกรวม

จากไทยไปจีนทางถนน เติบโตขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า ร้อยละ 62.9 ปี 2564

มีการขนส่งทุเรียนและผลไม้จากไทยไปจีน ด้วยรถผ่านด่านศุลกากรนครพนม และเชียงของ
ทดแทนการขนส่งทางเรือ ร้อยละ 65.2 และ 92.2 ตามลำดับ ในขณะที่ การขนส่งสินค้าประเภทอื่น เช่น
ส่วนประกอบเครื่องจักร วงจรการพิมพ์มีแนวโน้มเปลี่ยนมาใช้บริการขนส่งทางบกเพิ่มขึ้น
การค้าผ่านแดนจากไทยไปจีนปี 2565 สามารถเติบโตได้อย่างต่อเนื่อง
จากปัจจัยเชิงบวกต่อการขนส่งทางถนน การเปิดด่านทางบกของจีน (โมฮาน โหยออีกวน รถไฟผิงเสียง
และตงซิง) ที่คาดว่าจะส่งผลดีต่อความสามารถในการแข่งขันด้านราคาของสินค้าไทย

แนวโน้มการค้าไทยจีน

จีน เป็นประเทศคู่ค้าอันดับ 1 ของไทย เป็นเวลา 9 ปี ติดต่อกัน โดยไทยเป็นคู่ค้าอันดับ 13 ของจีน
ดังนั้น การส่งออกเป็นปัจจัยสำคัญต่อการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจไทย
รวมถึงการเปิดประเทศรับนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้าไทยอย่างเสรีจีนเปิดประเทศ
ไทยจะเป็นหนึ่งในประเทศที่ได้รับประโยชน์
ซึ่งในระหว่างนี้ถ้าเราสามารถเจรจากลับมาเปิดเที่ยวบินระหว่างไทยกับจีนได้
เพื่อนำร่องนักท่องเที่ยวจีนมาในประเทศ

ช่วงเดือนมกราคม-มีนาคม 2565 ขยายตัว 13.89% มูลค่ารวม 25,956.38 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
ซึ่งเป็นการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง 16 เดือนติดต่อกัน เฉพาะการส่งออกโดยรวม ขยายตัว เกือบ 4.2% มูลค่า
8,347 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ส่วนการนำเข้าขยายตัว 19.15% มูลค่า 17,609 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
ทำให้ไทยขาดดุลการค้า 9,261 ล้านดอลลาร์สหรัฐ การขยายตัวทางเศรษฐกิจของจีน เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2565

สำนักงานสถิติแห่งชาติของจีนประกาศว่าโดยไตรมาสแรกของปีนี้ ขยายตัว 4% และคาดว่าปี 2565 ทั้งปี จะขยายตัวที่ 5.9% แต่กองทุนการเงินระหว่างประเทศหรือไอเอ็มเอฟ คาดว่าเศรษฐกิจจะขยายตัวที่ 4.4%

จากมาตรการล็อกดาวน์เมืองสำคัญของจีน และราคาพลังงาน หากเศรษฐกิจจีน มีความสำคัญต่อการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก รวมทั้งประเทศไทย การที่จีดีพีของจีนขยายตัว จะทำให้ไทยสามารถส่งออกไปประเทศไทยได้มากขึ้น

บทที่ 5 สรุปผลการศึกษา

จากการศึกษาการส่งออกและนำเข้าสินค้าไทยจีน พบว่าเส้นทางการเดินเรือจากประเทศไทยจะเริ่มต้นจากท่าเรือแหลมฉบัง ไปยังท่าเรือปลายทาง ณ ประเทศจีน โดยท่าเรือที่ได้รับความนิยมในการส่งออกสินค้าไทยมีจำนวน 7 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือเซอโจว (มณฑลเซินเจิ้น) ท่าเรือหนานซา (มณฑลกว่างตุ้ง) ท่าเรือจ้านเจียน (มณฑลกว่างตุ้ง) ท่าเรือชินโจว (เมืองชินโจว) ท่าเรือเซี่ยเหมิน (มณฑลฝูเจี้ยน) ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ (นครเซี่ยงไฮ้) และท่าเรือฮ่องกง สินค้าที่ได้รับความนิยมเป็นส่วนใหญ่จะเป็นผลไม้จากประเทศไทยส่งไปยังประเทศจีน เพราะประเทศไทยมีความอุดมสมบูรณ์ สามารถผลิตผลไม้ได้หลากหลาย และมีคุณภาพดี ผลไม้ไทยยังคงเป็นที่ต้องการของตลาดจีน ยิ่งไปกว่านั้นชาวจีนมองผลไม้เป็นสินค้าที่มีคุณภาพ ในยุคก่อนมีโรคระบาดโควิด-19 อัตราการนำเข้าสินค้าของไทยอยู่ที่ 42,823.93 ล้านบาท หรือขยายตัวร้อยละ 19.88 ในทางตรงกันข้าม มูลค่าการส่งออกกลับหดตัวลดลงร้อยละ 8.56 หรือลดลงประมาณ 2,100 ล้านบาทและเมื่อเกิดโรคระบาดใหญ่ในปี 2019 ยังเป็นการตอกย้ำถึง การขยายตัวของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศจีนระบบโลจิสติกส์ทางน้ำของจีนเปรียบเสมือนเส้นเลือดที่สามารถลำเลียงสินค้าไปยังส่วนต่างๆ ไปได้ทั่วโลก ทำให้เกิดสินค้าตกค้างและไม่สามารถส่งออกไปยังประเทศต่าง ๆ ได้จึงทำให้ แต่ละวันมีตู้สินค้า 36,000 ตู้ผ่านเข้า-ออก การระบาดครั้งนี้จึงกระทบไปถึงท่าเรือแห่งนี้ด้วย ทั้งจากการตรวจคัดกรอง ต้องกักตัวคนงานท่าเรือที่ติดเชื้อจนทำให้จำนวนคนงานลดลงที่ท่าเรือจีน และคาดการณ์ในอนาคตว่าปริมาณการขนส่งผ่านทางเรือจะลดลงและจะหันไปนิยมใช้ทางบกมากขึ้น

บรรณานุกรม

siwarotemarketeer . (2565). โควิดบุกท่าเรือใหญ่ในจีน คุกวิกฤตธุรกิจเรือส่งสินค้าลากยาว. 22 มิถุนายน 2565. <https://marketeeronline.co/archives/223396>

Springnews . (2565). ภาคส่งออกไทยไปจีน ยังมีโอกาสแม้เจอล็อกดาวน์-นโยบายโควิดเป็นศูนย์. 8 มิถุนายน 2565.

https://www.springnews.co.th/news/824128?fbclid=IwAR3fdEPnowSjorjE9AufIiVKrvH_VXaqoY1UH U_8Abzjr_8UicF11eusQ

สำนักพัฒนาและส่งเสริมธุรกิจบริการกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศกระทรวงพาณิชย์. (2565). ค่าระวางเรือที่สูงขึ้นในช่วงปีที่ผ่านมา คับการขนส่งทางถนนเดิมนิด. 3 มีนาคม 2565.

<https://www.tradelogistics.go.th/th/article/%E0%B8%9A%E0%B8%97%E0%B8%84%E0%B8%A7%E0%B8%B2%E0%B8%A1%E0%B9%80%E0%B8%88%E0%B8%B2%E0%B8%B0%E0%B8%A5%E0%B8%B6%E0%B8%81/%E0%B8%84%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%B0%E0%B8%A7%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B9%80%E0%B8%A3%E0%B8%B7%E0%B8%AD%E0%B8%AA%E0%B8%B9%E0%B8%87-%E0%B8%94%E0%B8%B1%E0%B8%99%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%82%E0%B8%99%E0%B8%AA%E0%B9%88%E0%B8%87%E0%B8%97%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%9A%E0%B8%81?fbclid=IwAR3psV6T6M-xTaWaXZjAY7GKTHZezQ1kiRcL0PhKk5PNniWsYj4GDX1M2tI>

นารินทิพย์ ท่องสายชล. (2565). จับชีพจรเศรษฐกิจโลก ต่องเศรษฐกิจไทย ปี 2566. 20 กุมภาพันธ์ 2566. https://www.setinvestnow.com/th/knowledge/article/330-tsi-analyze-how-global-and-thai-economy-2023-affects-capital-market?fbclid=IwAR1Lxly21DlbWWESvvomzqxHaL0TjUuKaLg1fV1Cj_cLJyMFEAlizES_eXo

ประวัติย่อผู้วิจัย

ชื่อ - สกุล : นาย ญัฐสิทธิ์ กุลกรนิชรธรรม
 วัน/เดือน/ปีเกิด : 1 กันยายน 2543
 สถานที่เกิด : จังหวัดสมุทรสาคร
 ที่อยู่ปัจจุบัน : 272/6 หมู่ 1 ต.หลักสาม อ.บ้านแพ้ว จ.สมุทรสาคร 74120

ประวัติการศึกษา

2562-ปัจจุบัน ระดับปริญญาตรี มหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขต พระราชวังสนามจันทร์
 คณะอักษรศาสตร์ สาขาเอเชียศึกษา ภาษาที่เลือก ภาษาเวียดนาม
 2559-2561 ระดับมัธยมปลาย โรงเรียนสวนกุหลาบวิทยาลัย จังหวัดกรุงเทพมหานคร
 สายวิทย์-ฝรั่งเศส

แบบโอนสารนิพนธ์
สาขาเอเชียศึกษา คณะอักษรศาสตร์
มหาวิทยาลัยศิลปากร

ข้าพเจ้า	นาย ธีรัฐสิทธิ์ กุลกรนิษฐรม
นักศึกษาชั้นปีที่ 4	วิชาเอกเอเชียศึกษา ภาษาที่เลือกภาษาเวียดนาม
ภาคนิพนธ์	ผลกระทบการค้าระหว่างประเทศไทยและจีนช่วงโควิด
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์	อาจารย์ ศุภฤกษ์ โออินทร์
ที่อยู่ติดต่อได้ภายหลังสำเร็จการศึกษา	272/6 หมู่ 1 ต.หลักสาม อ.บ้านแพ้ว จ.สมุทรสาคร 74120
หมายเลขโทรศัพท์ที่ติดต่อได้	0813497815

ลิขสิทธิ์ของสารนิพนธ์อันเป็นผลมาจากการศึกษาเล่าเรียน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของ หลักสูตรระดับปริญญาตรี ข้าพเจ้ายินดีโอนลิขสิทธิ์ตามมาตรา 17 วรรค 2 แห่งพระราชบัญญัติลิขสิทธิ์ พ.ศ.2573 เป็นของคณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร โดยมีกำหนดตลอดอายุคุ้มครองสิทธิ์

ลงนามผู้โอน.....

(นาย ธีรัฐสิทธิ์ กุลกรนิษฐรม)

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.

ลงนามผู้รับ.....

(.....)

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.