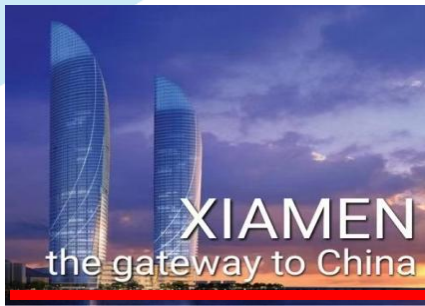




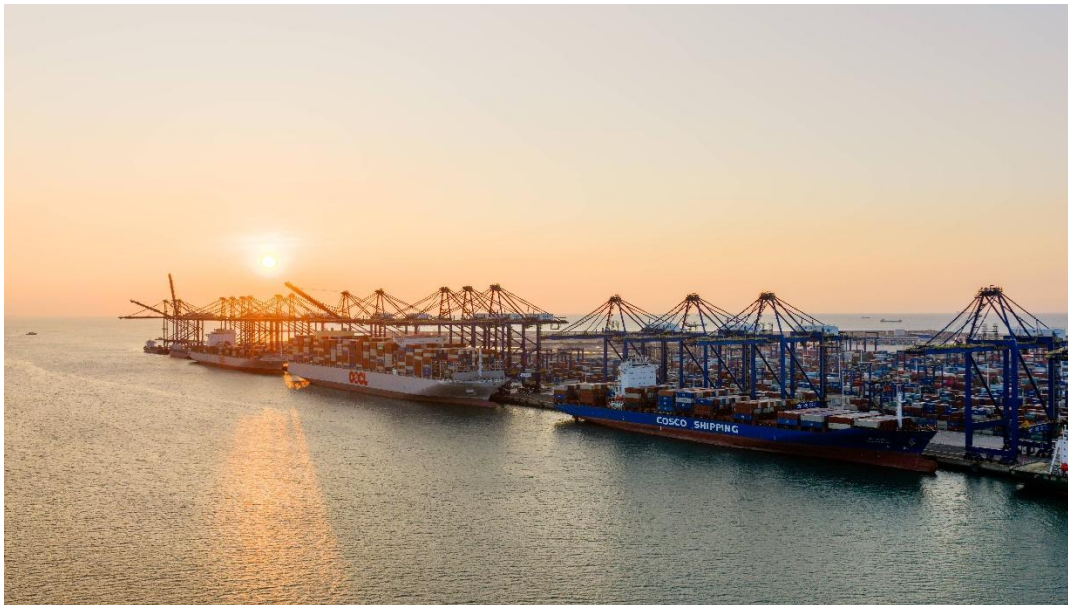
ข่าวเด่นประจำสัปดาห์จากสาธารณรัฐประชาชนจีน

(Weekly News from China)

ประจำวันที่ 5 - 11 ตุลาคม 2569

โดยสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ เมืองเซี่ยเหมิน

ส่งของไปจีนปี 2026: เมื่อลูกค้าจีนต้องการของเร็วขึ้น ผู้ส่งออกไทยต้องปรับอะไร



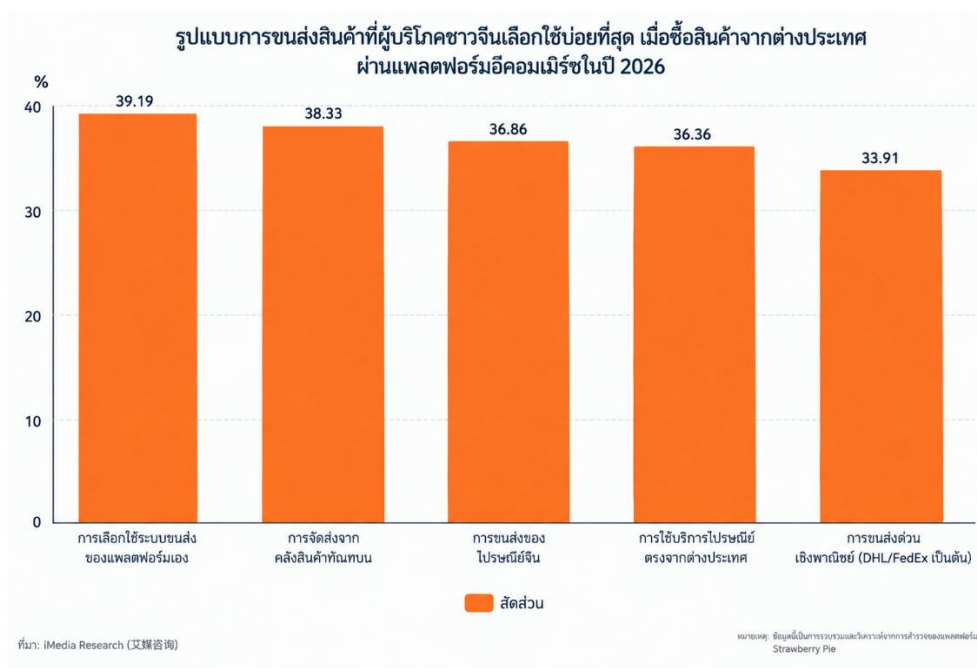
ที่มา <https://wap.baidu.com>

เมื่อผู้บริโภคนิยมเปิดแอปพลิเคชันเพื่อซื้อสินค้า สิ่งที่คุณจะเห็นคือตัวเลือกที่บอกชัดเจนว่าสินค้านั้นส่งจากคลังในจีนหรือส่งจากต่างประเทศ หากส่งจากคลังสินค้าในจีน สินค้าจะส่งถึงปลายทางภายใน 1-3 วัน แต่ถ้ารอสินค้าจากต่างประเทศ อาจต้องรอ 7-15 วัน ลูกค้าจีนพิจารณาทั้งราคาสินค้าและระยะเวลาขนส่งสินค้า รวมถึงความสามารถในการติดตามสถานะพัสดุและบริการหลังการขายด้วย

ข้อมูลจากสำนักงานไปรษณีย์แห่งชาติจีนระบุว่า ปริมาณพัสดุของจีนในปี 2026 จะแตะ 1.5 แสนล้านชิ้น ในวันที่ 29 กันยายน ซึ่งเร็วกว่าปี 2025 ที่เพิ่งถึงเป้าเดียวกันเมื่อวันที่ 11 ตุลาคม ถึง 12 วัน ตัวเลขนี้สะท้อนการเติบโตของตลาดอีคอมเมิร์ซจีนที่ยังมีศักยภาพในการเติบโต และความรวดเร็วในการจัดส่งเป็นมาตรฐานพื้นฐานที่ผู้บริโภคคาดหวังจากผู้ขายทุกราย

จากการสำรวจรูปแบบการขนส่งที่จีนผู้บริโภคจีนเลือกใช้เมื่อซื้อสินค้าทางช่องทางอีคอมเมิร์ซ พบว่าผู้บริโภคจีนร้อยละ 39.19 เลือกใช้ระบบขนส่งของแพลตฟอร์ม รองลงมาคือการจัดส่งจากคลังสินค้าทัณฑ์บนหรือคลังสินค้าที่ตั้งอยู่ในเขตปลอดอากร ซึ่งสินค้าที่นำเข้าไปเก็บในคลังนี้จะยังไม่ต้องเสียภาษีนำเข้าจนกว่าจะมี

การจำหน่ายออกจากคลัง ช่วยให้ผู้ขายสามารถสำรองสต็อกไว้ใกล้ลูกค้าโดยไม่ต้องแบกรับภาษีทันที คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 38.33 ตามด้วยไปรษณีย์จีน ไปรษณีย์ตรงจากต่างประเทศ และขนส่งเชิงพาณิชย์ด่วน (อาทิ DHL, FedEx) ตามลำดับ ตัวเลขนี้ชี้ชัดว่า ผู้บริโภคจีนให้ความสำคัญกับทั้งความเร็ว การติดตามพัสดุ และบริการหลังการขายไปพร้อมกัน



ที่มา <https://www.iimedia.cn/c1040/118126.html>

หนึ่งในปัจจัยที่ทำให้การส่งออกไปจีนปี 2026 ซับซ้อนขึ้นคือค่าขนส่งทางเรือที่ผันผวนจากสถานการณ์ในเส้นทางเดินเรือสำคัญและราคาน้ำมันที่สูงขึ้น บทวิเคราะห์ของพี.เอส. สปอร์ต คาร์โก ระบุว่า ความตึงเครียดบริเวณทะเลแดง ซึ่งอยู่ระหว่างคาบสมุทรอาหรับและชายฝั่งแอฟริกา รวมถึงสถานการณ์ปัญหาบริเวณช่องแคบฮอร์มุซระหว่างอิหร่านกับโอมาน ซึ่งเป็นเส้นทางเดินเรือสำคัญ ทำให้เรือบรรทุกสินค้าจำนวนหนึ่งต้องเบี่ยงเส้นทาง ส่งผลให้ต้นทุนขนส่งทางเรือและราคาพลังงานเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยเส้นทางส่งสินค้าจากจีนมาไทยก็ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ดังกล่าวเช่นกันจะไม่ได้ผ่านคลองสุเอซหรือทะเลแดงโดยตรงทุกเส้นทาง ทั้งนี้ เนื่องจากเรือบางส่วนต้องอ้อมแหลมกู๊ดโฮปและเดินทางไกลขึ้นหลายสัปดาห์ ตารางเรือ กำลังระวางหรือความสามารถในการบรรทุกสินค้าของเรือแต่ละลำ ค่าประกันภัย และราคาน้ำมัน ย่อมเปลี่ยนแปลงตามไปด้วย ผลกระทบจึงส่งต่อมายังเส้นทางในเอเชีย ทั้งด้านต้นทุนเชื้อเพลิงการจัดสรรเรือของสายเดินเรือ และระยะเวลาในการเดินเรือ

ข้อมูลจากสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้าเปิดเผยว่า ภาพรวมดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนน ไตรมาสที่ 2 เมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปี 2568 ปรับตัวสูงขึ้นต่อเนื่องเป็นไตรมาสที่ 2 โดยมีปัจจัยหลักจากราคาน้ำมันดีเซลที่ปรับตัวขึ้นตามสถานการณ์พลังงานในตลาดโลก ผู้ส่งออกจึงต้องแบกรับการจ่ายค่าขนส่งต้นทุนที่สูงขึ้น ค่ารับสินค้าที่ทำเรือ ค่าเที่ยวรถในไทย รวมถึงค่าเก็บรักษาสินค้า

ในมุมมองของความวิเคราะห์ของบีไอพีเอ็กซ์เพรส ธุรกิจโลจิสติกส์ไทยในปี 2026 ต้องรับมือกับความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์หรือความขัดแย้งทางการเมืองระหว่างประเทศ อาทิ ข้อพิพาทดินแดน และการคว่ำบาตรทางการค้าที่เพิ่มความเสี่ยงให้ห่วงโซ่อุปทาน ทั้งระยะเวลาขนส่งที่ยาวขึ้น ค่าระวางที่เพิ่มขึ้น ตารางเรือที่ไม่แน่นอน และความแออัดที่ท่าเรือ ปัจจัยเหล่านี้ทำให้การวางแผนโลจิสติกส์ต้องมองไกลกว่าแค่ราคาค่าขนส่ง แต่ต้องมีแผนสำรอง มีเส้นทางทางเลือก และมีการติดตามสถานะสินค้าที่ชัดเจน

อย่างไรก็ดี ภาครัฐและเอกชนได้จัดกิจกรรมส่งเสริมการค้าและความร่วมมืออย่างสม่ำเสมอ อาทิ งาน Thailand China Cooperation 2026 ซึ่งกำหนดจัดขึ้นระหว่างวันที่ 22-25 กรกฎาคม 2569 ณ อาคารชาเลนเจอร์ฮอลล์ อิมแพ็ค เมืองทองธานี ภายใต้วาระครบรอบ 50 ปีความสัมพันธ์ทางการทูตไทย-จีน งานนี้มีพื้นที่จัดแสดงกว่า 20,000 ตารางเมตร และมีโซนเจรจาการค้า ซึ่งเป็นการเปิดโอกาสให้ผู้ส่งออกไทยได้พบปะผู้นำเข้า ผู้กระจายสินค้า และคู่ค้าโลจิสติกส์จีน และยังมีการลงนามความร่วมมือระหว่างหน่วยงานและภาคธุรกิจไทย-จีนกว่า 15 คู่ ครอบคลุมด้านการค้า การลงทุน เทคโนโลยี และนวัตกรรม รวมถึงความร่วมมือระหว่าง EEC กับธนาคารแห่งประเทศไทย (ไทย) จำกัด (มหาชน) ที่มุ่งเชื่อมโยงเครือข่ายนักลงทุน แลกเปลี่ยนข้อมูล และอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการที่สนใจลงทุนในพื้นที่ EEC ตลอดจนการจัดสัมมนาและกิจกรรมจับคู่ธุรกิจ ซึ่งเป็นช่องทางให้ภาคธุรกิจไทยเข้าถึงนักลงทุนและพันธมิตรจีนมากขึ้น



ที่มา <https://www.facebook.com/share/p/1HmdtWHquz/?mibextid=wwXlfr>

นอกจากนี้ ความตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน หรือ ACFTA 3.0 ที่ลงนามเมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2568 ในการประชุมสุดยอดอาเซียนครั้งที่ 47 ที่กรุงกัวลาลัมเปอร์ ได้เพิ่มประเด็นใหม่ทั้งด้านเศรษฐกิจดิจิทัล เศรษฐกิจสีเขียว และการเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งหมายความว่าพิธีการศุลกากรและระบบติดตามพัสดุด้านการค้าจะมีมาตรฐานร่วมกันมากขึ้น โดยพิธีการศุลกากร ACFTA 3.0 สนับสนุนการใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ การลดขั้นตอน และการเร่งรัดตรวจสอบปล่อยสินค้าที่เน่าเสียง่าย โดยมีแนวทางให้ดำเนินการภายใน 6 ชั่วโมงหลังสินค้ามาถึง (ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนด) ช่วยลดเวลาการผ่านพิธีการและความเสี่ยงต่อสินค้าที่มีอายุสั้น ขณะเดียวกัน ยังยกระดับความร่วมมือด้าน มาตรฐาน กฎระเบียบทางเทคนิค การตรวจรับรอง และมาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (SPS)

ซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับสินค้าเกษตรและอาหาร นอกจากนี้ ยังมีประเด็นความร่วมมือด้านเศรษฐกิจดิจิทัลและห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งมีเนื้อหาสนับสนุนการใช้เอกสารอิเล็กทรอนิกส์ การแลกเปลี่ยนข้อมูล และการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ ซึ่งช่วยลดเวลาในกระบวนการทำธุรกรรมและการประสานงาน

ความเห็นสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ เมืองเซี่ยเหมิน:

ในภาพรวม ตลาดจีนยังเป็นตลาดที่มีศักยภาพและมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง แต่การแข่งขันไม่ใช่แค่เรื่องราคาหรือคุณภาพสินค้าอีกต่อไป แต่ครอบคลุมถึงความสามารถในการส่งของให้ถึงมือลูกค้าอย่างรวดเร็ว โปร่งใส และเชื่อถือได้ ผู้ประกอบการไทยควรประเมินความพร้อมก่อนตัดสินใจเลือกช่องทางขนส่งไปจีน โดยพิจารณาปัจจัยต่อไปนี้

1. ระยะเวลา กล่าวคือ หากลูกค้ารอได้ 7-15 วัน อาจเลือกใช้ประโยชน์ระหว่างประเทศหรือผู้ให้บริการขนส่งทั่วไป เพราะต้นทุนต่ำและไม่ต้องสำรองสต็อก แต่หากลูกค้าคาดหวังของภายใน 1-3 วัน อาจพิจารณาใช้คู่ค้าที่มีระบบติดตามสถานะและใช้บริการคลังสินค้าในจีน เพราะลูกค้าจีนมีแนวโน้มเลือกซื้อจากร้านที่ส่งเร็วและติดตามสถานะได้ก่อน

2. ปริมาณสินค้า ปริมาณสินค้ามากพอที่จะใช้คลังสินค้าในจีนหรือไม่ เพราะการฝากเก็บสินค้าในคลังมีค่าใช้จ่ายคงที่ ทั้งค่าพื้นที่ ค่าบริหารจัดการ และค่าภาษีที่อาจเกิดขึ้น หากปริมาณสินค้าไม่มากพอที่จะหมุนเวียนได้เร็ว สินค้าอาจค้างสต็อกและกลายเป็นต้นทุนจม แทนที่จะเป็นข้อได้เปรียบด้านความเร็ว

3. ระบบติดตามสถานะของคู่ค้า คู่ค้ามีระบบติดตามสถานะหรือไม่ เนื่องจากลูกค้าจีนให้ความสำคัญกับการติดตามพัสดุไม่แพ้ความเร็ว หากผู้ประกอบการไม่สามารถแจ้งสถานะสินค้าให้ลูกค้าทราบได้ ลูกค้าอาจเริ่มเสียความเชื่อมั่น

4. ต้นทุนรวมและแผนสำรอง ผู้ประกอบการต้องคำนวณต้นทุน ซึ่งประกอบด้วยค่าขนส่ง ค่าภาษี ค่าคลังสินค้า และค่าเสียโอกาสเมื่อของถึงช้า อีกทั้งต้องมีแผนสำรองสำหรับสถานการณ์ที่ค่าขนส่งผันผวนหรือเส้นทางหลักมีปัญหา

<http://itpp.mofcom.gov.cn/article/zhxx/myhj/202604/24925.html>

<https://weibo.com/ttarticle/x/m/geoshow/id/2309405343379675545661>

<https://www.inewfood.com/tmall-global-southeast-asia-nutrition-hub.html>

<https://www.iimedia.cn/c1040/118126.html>

เรียบเรียงโดยสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ เมืองเซี่ยเหมิน

7 ตุลาคม 2569