

คำระวางเรือ

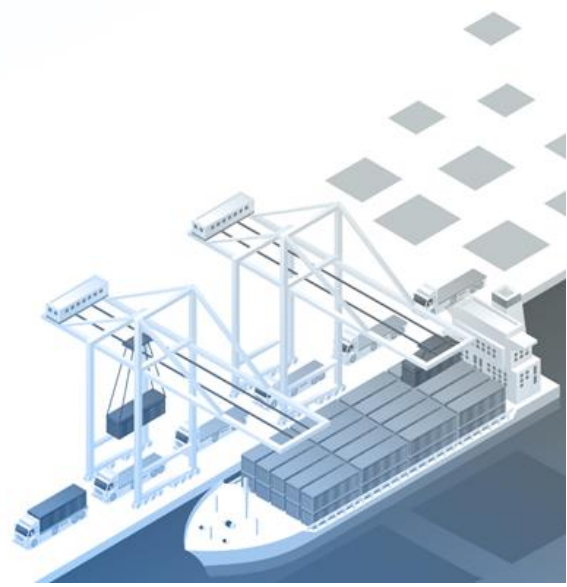
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่

25

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
Thai National Shippers' Council



www.tnsc.com



TNSC Weekly Briefing (25 June 2026)

Thai Bath Rate



USD
33.02



EUR
37.68



GBP
43.68



AUD
23.07



CNY
4.87



JPY
0.2

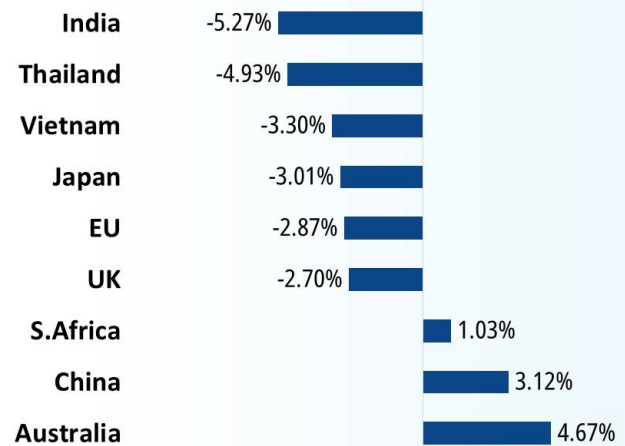


INR
0.34



VND
0.0013

Exchange Rate Trend



Shanghai Container Freight Index (SCFI) – Comprehensive Index

Jan 2020 – Jun 2026



YoY	1 Month Average	3 Months Average	Previous Week	Current Week
20-Jun-25	May 26	Mar 26 – May 26	12-Jun-26	18-Jun-26
1869.59	2221.18	1962.31	2985.22	3121.69

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	79-84	82-99	75-82

Oil Price (Jan 2019 – Jun 2026)



Gold : 4156-4340 USD/Ounces

Gold Price (Jan 2019 – Jun 2026)



การจ้างงานโรงงานสหรัฐฯ ลดเร็วสุดนับจากโควิด จากแรงกดดันต่อภาคการผลิต

อ่านต่อหน้า 10



คอบวเดอร์เซียฟ้นพิช ตู่ทั่วโลกตึงตัว แม้สัญญาหยุดยิงรอบใหม่จะมีหวังก็ตาม

อ่านต่อหน้า 11



Special Article แนวโน้มเศรษฐกิจไทย ครึ่งปีหลัง 2026 EP1

อ่านต่อหน้า 12

สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

"หมายเหตุ: อัตราค่าระวางที่ปรากฏเป็นอัตราฐานของสายเรือที่ประกาศเป็นทางการ ซึ่งอาจสูงกว่าหรือต่ำกว่าอัตราที่มีการเรียกเก็บจริงจากผู้ส่งออก"

DRY CONTAINER FREIGHT RATE

ROUTE	Freight		Surcharge / Fee			Remark
	USD/20'	USD/40'	Item	USD/20'	USD/40'	
Thailand - Shanghai	150**	280**	ISOCC	46	92	Effective till 30-Jun-2026
Thailand - Qingdao	200**	380**				
Thailand - Hong Kong	200**	390**				
Thailand - Japan (Main Port)	400**	650**				
Thailand – Kaohsiung	200**	400**				
Thailand – Klang	250**	450**	ISOCC	27	53	
Thailand - Jakarta	280**	500**				
Thailand - Ho Chi Minh	200**	400**				
Thailand - Singapore	280**	500**				
Thailand - Manila (North & South)	700**	1,100**				
Thailand - Jebel Ali	Suspension*	Suspension*	ISOCC	-	-	
			War Risk	-	-	
Thailand - Busan	500**	800**	All – In			
Thailand - Incheon	500**	800**				
Thailand - Nhava Sheva	900**	1,000**	ISOCC	26	52	
Thailand – Durban / Cape Town	2,350**	3,300**	ISOCC	39	78	
			Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Melbourne	800- 900**	1,600- 1,800**	All – In			
Thailand - Sydney						
Thailand - Tauranga	900**	1,800**				
Thailand – Europe (Main Port)	3.800**	5,300**	ISOCC	Included		
			LSS	Included		
			EUIS	75 €	150 €	
			Subject to ENS USD 30/BL 20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD			
Thailand - US West Coast	4,500**	6,000**	All - In			
Thailand - US East Coast	5,750**	7,000**	New Panama Transit Tariff Surcharge (Up to routes) USD 40-120/TEU			

หมายเหตุ: SCMC คือ Security Compliance Management Charge, ISOCC คือ IMO Sox Compliance Charge

****** สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนมิถุนายน 2569 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคงที่ในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 150 USD/TEU และ 280 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 250 USD/TEU และ 450 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 200 USD/TEU และ 390 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 400 USD/TEU และ 650 USD/FEU

สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 2,350 USD/TEU และ 3,300 USD/FEU ส่วนเส้นทาง เกาหลี ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 500 USD/TEU และ 800 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 800-900 USD/TEU และ 1,600-1,700 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 3,800 USD/TEU และ 5,300 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 4,500 USD/TEU และ 6,000 USD/FEU ส่วนค่าระวางฝั่ง East Coast เพิ่มขึ้นเช่นกัน โดยอยู่ที่ 5,750 USD/TEU และ 7,000 USD/FEU ******

REEFER CONTAINER FREIGHT RATE

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	800***	1,200***	150 - 200	Effective till 30-Jun-2026
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	800	1,200	150 - 200	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	3,700**	4,500**	160 - 400	

หมายเหตุ :

(*) หลายสายเรือปิดการจองระวางชั่วคราวสาเหตุจากความเสี่ยงในช่องแคบฮอร์มุซ

()** ค่าระวางอาจมีความแตกต่างสูงอย่างมากจากอัตราที่ปรากฏ และยังไม่รวมค่าใช้จ่ายพิเศษอื่นๆที่อาจถูกเรียกเก็บ เช่น War Risk Surcharge, Congestion Surcharge, Emergency Surcharge เป็นต้น รวมไปถึงค่าใช้จ่ายพิเศษจากต้นทุนด้านพลังงาน เนื่องจากวิกฤติในตลาดที่มีเหตุมาจากความผันผวนของสถานการณ์

(*)** ค่าระวางอาจมีความแตกต่างจากอัตราที่ปรากฏ เนื่องจากเข้าสู่ฤดูกาลการขนส่งผลไม้ประจำปี ซึ่งอาจมีค่าระวางแตกต่างกันออกไปตามแต่นิตสินค้า โปรดติดตามกับผู้ให้บริการอย่างใกล้ชิด

หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดชอบผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสี่ยงใดๆ ไม่ว่าความเสียหายทางตรง หรือทางอ้อม ที่อาจเกิดขึ้นได้ ผู้ใช้บริการยอมรับและตระหนักดีว่า สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยจะไม่ต้องรับผิดชอบต่อการกระทำใดๆของผู้ใช้บริการทั้งสิ้น

**ตัวอย่างสรุปรายการค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่ม (Surcharge) ที่ถูกเรียกเก็บ
จากสถานการณ์ในตะวันออกกลาง และการปิดช่องแคบฮอร์มุซ**

ค่าใช้จ่ายพิเศษจากการบริหารจัดการตู้สินค้า มักพบในตลาดตะวันออกกลางหรือบริเวณใกล้เคียง

รายการที่เรียกเก็บ	20'DC	40'DC	Reefer
War Risk Surcharge	1,500 - 2,000	3,000-5,000	3,500 - 4,000
Emergency Conflict Surcharge	2,000-3,000	3,000-4,000	4,000
Emergency Freight Rate	1,800-2,500	3,000-4,000	3,800
Rate Restoration	1,500-2,500	3,000-4,000	n/a
Imbalance Surcharge	300-500 / Container		
Mandatory Deviation Charge	800-2,500 / Container		

หน่วย : ดอลลาร์สหรัฐ (USD)

ค่าใช้จ่ายพิเศษจากต้นทุนพลังงาน อาจพบได้ทุกเส้นทาง

รายการที่เรียกเก็บ	20'DC	40'DC	Reefer
Thailand Emergency Bunker Surcharge (THEBS)	75-200	150-300	100 - 400
Emergency Bunker Surcharge	200 - 400	400 - 1,000	300 - 1,000
Emergency Fuel Surcharge (EFS)	80 - 300	160 - 500	100 - 400

หน่วย : ดอลลาร์สหรัฐ (USD)

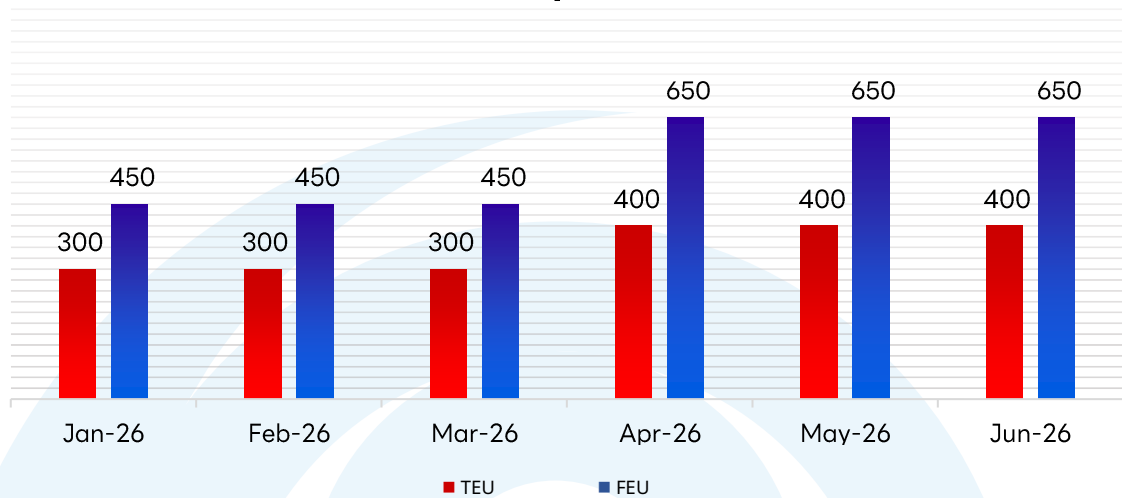
ทั้งนี้สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) อยู่ระหว่างการประสานกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการช่วยเหลือผู้ส่งออก เช่น กรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์ ในการติดตามสถานการณ์และขอความร่วมมือกับกลุ่มสายเรือในการพิจารณาเรียกเก็บค่าใช้จ่ายดังกล่าวอย่างโปร่งใสและเป็นไปตามต้นทุนที่แท้จริง

หมายเหตุ :

- อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษที่ปรากฏขึ้นอยู่กับเส้นทางและผู้ให้บริการหรือสายเรือ
- อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษรวมไปถึงอัตราค่าระวางอาจมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วจากสถานการณ์ โปรดติดตามกับผู้ให้บริการหรือสายเรืออย่างใกล้ชิด

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ญี่ปุ่น 6 เดือนล่าสุด

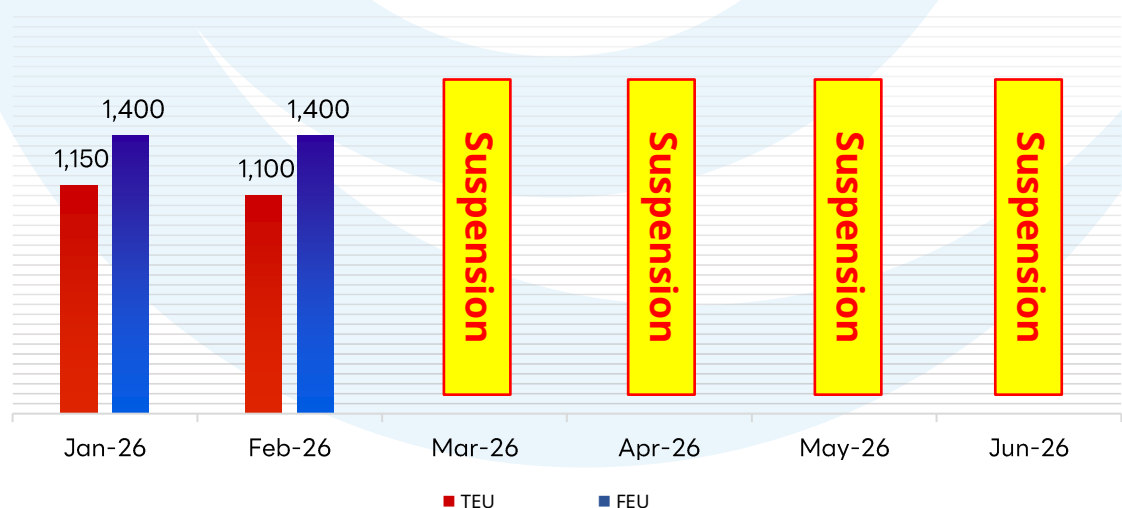
Japan



	JAN-26	FEB-26	MAR-26	APR-26	MAY-26	JUN-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	34	34	34	23	46	46
Low Sulphur Surcharge / FEU	69	69	69	46	92	92

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali 6 เดือนล่าสุด

Jebel-Ali

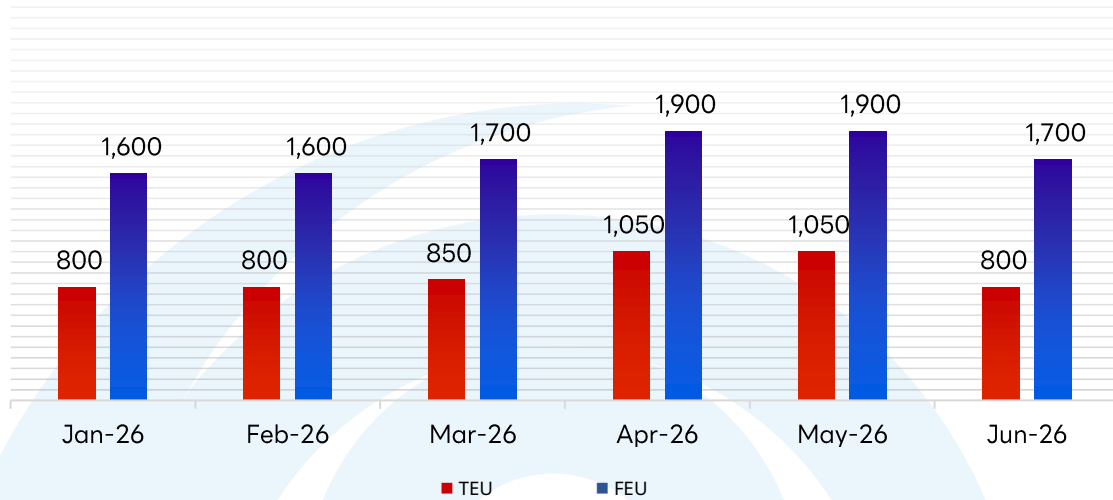


	JAN-26	FEB-26	MAR-26	APR-26	MAY-26	JUN-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	45	45	-	-	-	-
Low Sulphur Surcharge / FEU	90	90	-	-	-	-

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

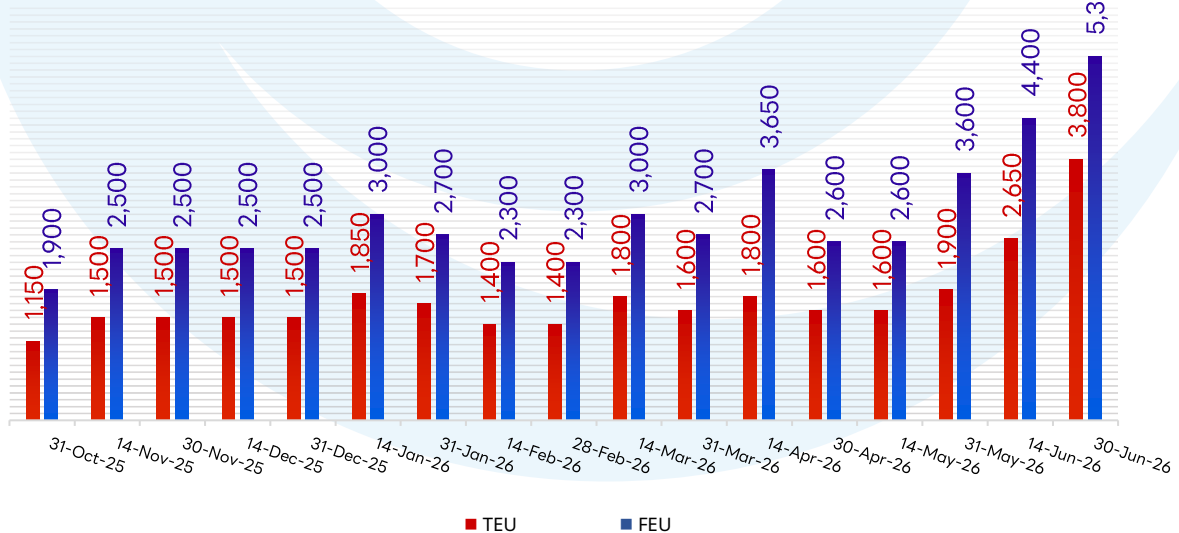
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด

Australia



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป 8 เดือนล่าสุด

Europe

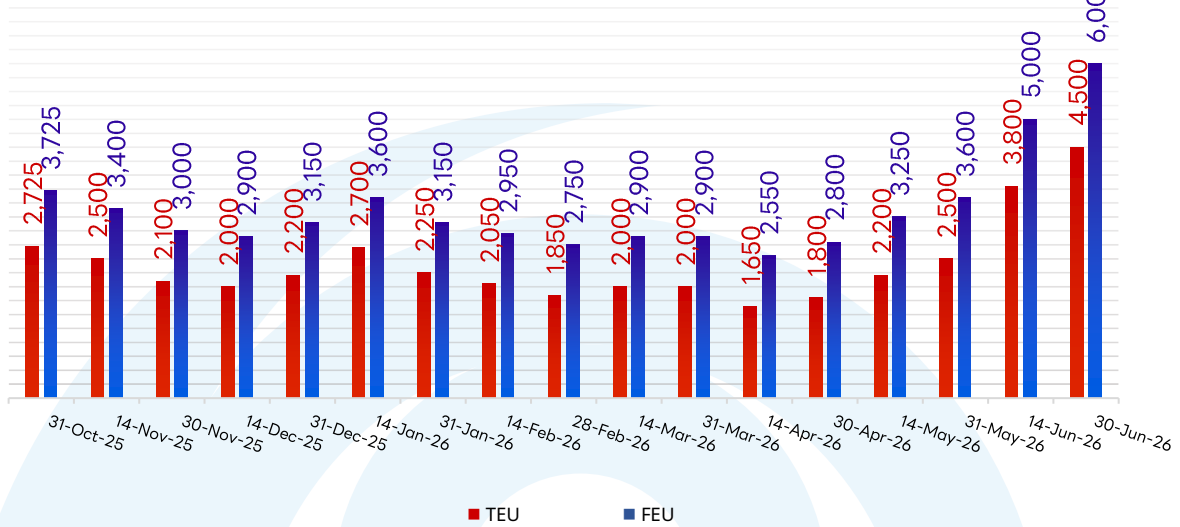


	JAN-26	FEB-26	MAR-26	APR-26	MAY-26	JUN-26
EU Innovation Surcharge / TEU	60 €	60 €	60 €	75 €	75 €	75 €
EU Innovation Surcharge / FEU	120 €	120 €	120 €	150 €	150 €	150 €

Subject to ENS USD 30/BL, 20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD

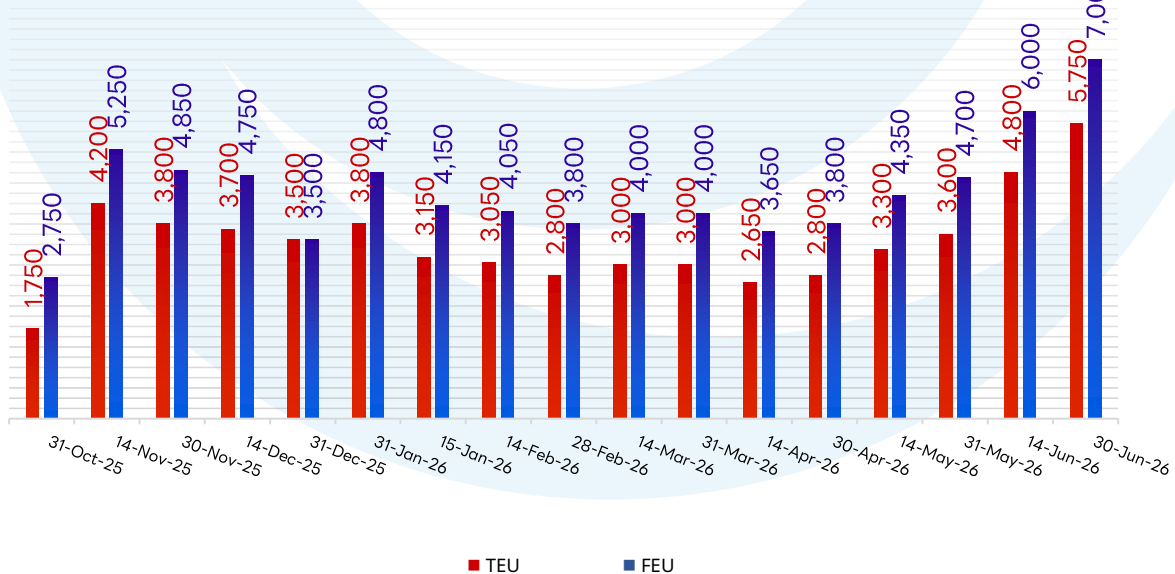
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 8 เดือนล่าสุด

US - West Coast



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast 8 เดือนล่าสุด

US - East Coast



New Panama Transit Tariff Surcharge (Up to routes) USD 40-120/TEU

(ใหม่ !) World Volume and Congestion Ports
กราฟแสดงปริมาณเรือ สินค้า และความแออัดรายสัปดาห์

โดยที่

NSQ = No. of Ship at Queue หรือ ปริมาณเรือที่รอคิวเทียบท่า

NSP = No. of Ship at Port หรือ ปริมาณเรือที่อยู่ภายในท่าเรือ

TEU.Q = TEU of Ship at Queue หรือ ปริมาณสินค้าของเรือที่รอคิวเทียบท่า

TEU.P = TEU of Ship at Port หรือ ปริมาณสินค้าของเรือที่อยู่ภายในท่าเรือ

Q2P Ratio = TEU.Q/TEU.P หรือ อัตราส่วนปริมาณสินค้าที่รอเทียบท่าและอยู่ภายในท่าเรือ โดยตัวเลขต่ำหมายถึงความแออัดต่ำ และตัวเลขสูงหมายถึงความแออัดสูง

As of **22 JUN 26,**

Port / Zone		NSQ	NSP	TEU.Q	TEU.P	Q2P Ratio <i>*แก้ไขตัวเลข*</i>
FE Asia	Shanghai/Ningbo	163	93	971296	598460	1.62
	Qingdao	27	24	152714	140462	1.09
	Nagoya	4	5	3209	8167	0.39
	Busan	44	49	199938	211118	0.95
	Incheon	2	5	825	5384	0.15
	Hong Kong	16	21	41242	95186	0.43
	Kaohsiung	4	20	12279	102787	0.12
ME & ISC	Jeddah	29	13	91541	43871	2.09
	Jebel Ali	13	8	64534	10566	6.11
	Mundra	13	13	68614	69118	0.99
	Mumbai	9	0	44179	0	n/a
	Nhava Sheva	1	8	607	77887	0.01
	Colombo	12	15	55084	72328	0.76
SAF	Port Elizabeth	10	2	48355	5012	9.65
	Durban	1	7	4045	41734	0.10
AU & NZ	Sydney	1	0	4330	0	n/a
	Melbourne	1	8	4943	38290	0.13
	Brisbane	1	4	2733	22418	0.12
	Tauranga	2	3	5870	12765	0.46
EU	Hamburg	8	28	52871	246261	0.21
	Rotterdam	19	31	156311	169984	0.92
	Antwerp	19	22	89725	109360	0.82
	Valencia	14	11	55023	97990	0.56
	Barcelona	8	7	34303	54185	0.63
USWC	LA/LB	5	25	36111	246454	0.15
	Puget Sound *	1	9	7847	58247	0.13
	Oakland	1	5	13205	55420	0.24
USEC	New York	5	13	20208	122204	0.17
	Norfolk	3	6	27660	61144	0.45
	Savannah	5	8	35478	73143	0.49
	Charleston	6	4	46172	51117	0.90
SEA	Bangkok	7	15	9966	18624	0.54
	Laem Chabang	2	19	12680	64530	0.20

Singapore	41	67	279205	438501	0.64
Tanjung Pelepas	2	11	16344	67866	0.24
Port Klang	17	26	61130	140012	0.44
Jakarta	16	33	21704	48501	0.45
Manila	38	16	56539	21003	2.69
Haiphong	6	12	9055	16018	0.57
Ho Chi Minh	4	8	5725	39405	0.15

ข้อมูลอาจมีการผิดพลาด

(*) Puget Sound หมายถึง กลุ่มท่าเรือภายในอ่าว Puget ซึ่งมีทั้งท่าเรือของสหรัฐฯและแคนาดา ได้แก่ Bellingham, Everett, Naimo, Prince Rupert, Seattle, Tacoma และ Vancouver

การจ้างงานโรงงานสหรัฐฯ ลดลงเร็วสุดนับจากโควิด สะท้อนแรงกดดันต่อภาคการผลิต

ภาคการผลิตของสหรัฐฯ กำลังส่งสัญญาณชะลอตัวอีกครั้ง หลังผลสำรวจผู้จัดการฝ่ายจัดซื้อ (PMI) ของ S&P Global ระบุว่า การจ้างงานในภาคการผลิตเดือนมิถุนายนหดตัวในอัตราที่เร็วที่สุดนับตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2020 ซึ่งเป็นช่วงที่เศรษฐกิจได้รับผลกระทบอย่างหนักจากการแพร่ระบาดของโควิด-19



ดัชนีการจ้างงานภาคการผลิตปรับลดลงจาก 51.6 ในเดือนพฤษภาคม เหลือ 47.0 ในเดือนมิถุนายน โดยระดับต่ำกว่า 50 สะท้อนถึงการหดตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ข้อมูลดังกล่าวชี้ให้เห็นว่า แม้ภาคการผลิตสหรัฐฯ ยังสามารถรักษาระดับการผลิตได้ในบางอุตสาหกรรม แต่ผู้ประกอบการจำนวนมากยังคงระมัดระวังการจ้างงาน เนื่องจากกังวลต่อแนวโน้มเศรษฐกิจและความยั่งยืนของอุปสงค์ในระยะข้างหน้า ขณะที่ Chris Williamson หัวหน้านักเศรษฐศาสตร์ของ S&P Global

Market Intelligence ระบุว่า ระดับการผลิตในปัจจุบันสอดคล้องกับเศรษฐกิจสหรัฐฯ ที่กำลังเติบโตในอัตราเพียงประมาณ 1% ต่อปีในไตรมาสที่ 2 ซึ่งถือเป็นระดับที่ค่อนข้างต่ำเมื่อเทียบกับศักยภาพของเศรษฐกิจสหรัฐฯ ซึ่งแม้ว่าผลผลิตภาคอุตสาหกรรมโดยรวมยังขยายตัว แต่ส่วนหนึ่งเป็นผลจากการเร่งสั่งซื้อและสะสมวัตถุดิบของภาคธุรกิจ เนื่องจากกังวลว่าความขัดแย้งในตะวันออกกลางอาจส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานและทำให้ต้นทุนวัตถุดิบปรับตัวสูงขึ้นในอนาคต มากกว่าการสะท้อนอุปสงค์ที่แข็งแกร่งอย่างแท้จริง

สิ่งที่น่ากังวล ได้แก่ การลดการจ้างงานกำลังเกิดขึ้นพร้อมกับการเพิ่มขึ้นของต้นทุนการผลิต โดยผู้ประกอบการจำนวนมากระบุว่าต้นทุนวัตถุดิบยังอยู่ในระดับสูง ขณะที่ความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจทำให้หลายบริษัทชะลอการลงทุนและการขยายกำลังการผลิต ส่งผลให้ภาคการผลิตเริ่มเผชิญแรงกดดันทั้งด้านต้นทุนและอุปสงค์พร้อมกัน สถานการณ์ดังกล่าวสะท้อนความท้าทายต่อเป้าหมายของประธานาธิบดี Donald Trump ที่ต้องการพลิกผัน “ยุคทองของภาคการผลิตอเมริกัน” ผ่านมาตรการภาษีนำเข้าและการดึงดูดการผลิตกลับสหรัฐฯ แม้ว่ารัฐบาลจะประกาศโครงการลงทุนมูลค่ารวมเกือบ 1 ล้านล้านดอลลาร์นับตั้งแต่เข้ารับตำแหน่งในปี 2025 แต่การฟื้นตัวของภาคการผลิตยังคงกระจุกตัวอยู่ในบางอุตสาหกรรม เช่น ศูนย์ข้อมูล AI อุตสาหกรรมป้องกันประเทศ และอุตสาหกรรมเหล็กที่ได้รับประโยชน์จากมาตรการภาษี ในทางกลับกัน ผู้ผลิตจำนวนมากยังคงเผชิญต้นทุนการผลิตที่สูงขึ้น รวมถึงผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายภาครัฐที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ภาคธุรกิจไม่สามารถวางแผนการลงทุนระยะยาวได้อย่างเต็มที่

นอกจากนี้ ความกังวลเกี่ยวกับดุลการค้าสินค้าอุตสาหกรรมของสหรัฐฯ ยังคงเพิ่มขึ้น โดยสมาชิกวุฒิสภาพรรคเดโมแครตบางส่วนออกมาเรียกร้องให้รัฐบาลชี้แจงถึงสาเหตุที่การขาดดุลการค้าสินค้าอุตสาหกรรมยังขยายตัว แม้จะมีการใช้นโยบายภาษีนำเข้าอย่างเข้มงวดก็ตาม

ภาพรวมจึงสะท้อนว่า ภาคการผลิตสหรัฐฯ กำลังอยู่ในช่วงหัวเลี้ยวหัวต่อสำคัญ แม้จะได้รับแรงสนับสนุนจากการลงทุนในอุตสาหกรรมใหม่และนโยบายส่งเสริมการผลิตภายในประเทศ แต่ความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจ ต้นทุนการผลิตที่สูง และผลกระทบจากความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ ยังคงเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการฟื้นตัวอย่างยั่งยืนของภาคอุตสาหกรรมสหรัฐฯ

สำหรับประเทศไทย ประเด็นดังกล่าวมีความสำคัญต่อภาคส่งออก เนื่องจากสหรัฐฯ เป็นตลาดส่งออกอันดับหนึ่งของไทย หากภาคการผลิตและตลาดแรงงานสหรัฐฯ ชะลอตัวต่อเนื่อง อาจส่งผลต่อกำลังซื้อและความต้องการนำเข้าสินค้าในระยะข้างหน้า โดยเฉพาะสินค้ากลุ่มอุตสาหกรรมและวัตถุดิบที่เชื่อมโยงกับห่วงโซ่อุปทานการผลิตโลก

Writer: Jirawat Singtorn; Editor: Kittisak Jinjo

คอขวดเปอร์เซียพื้นพิช ตู้คอนเทนเนอร์ทั่วโลกตึงตัว แม้สัญญาหยุดยั้งรอบใหม่จะมีหวังก็ตาม

การปิดช่องแคบฮอร์มุซในช่วงหลายเดือนที่ผ่านมา นอกจากจะสร้างปัญหาภายในอ่าวแล้ว ยังส่งผลกระทบให้การส่งคืนตู้คอนเทนเนอร์เปล่ากลับสู่เอเชียและตลาดส่งออกอื่นๆ ได้รับผลกระทบไปด้วย นับให้สายการเดินเรือหลายแห่งเริ่มมองหาการเช่าตู้สินค้าเพิ่มขึ้นเพื่อรับมือกับภาวะขาดแคลน



โดยสถานการณ์ในปัจจุบันถือว่ายังไม่ถึงขั้นวิกฤต แต่ด้วยปัจจัยอื่นประกอบโดยเฉพาะ Early Peak Season ในตลาดเส้นทาง Transpacific สู่อเมริกาเหนือ รวมไปถึงในยุโรป ส่งผลให้ผู้ส่งออกหลายพื้นที่ทั่วโลกได้พบกับความล่าช้า การตึงตัวของตู้สินค้า และค่าระวางที่เพิ่มขึ้น

นอกจากนี้ ท่าเรือหลักๆ ในภูมิภาคกำลังเผชิญกับอัตราการใช้พื้นที่ (Capacity Utilization) สูงถึง 90% ส่งผลให้เรือสินค้าต้องดีเลย์ล่าช้าไป 2-3 วัน และประสิทธิภาพการดำเนินงานของท่าเรือในภาพรวมลดลง ขณะเดียวกัน ท่าเรือตลอดชายฝั่งของอินเดียก็กำลัง

เผชิญกับปัญหาแออัดในลักษณะที่คล้ายคลึงกัน

และแม้จะมีการบรรลุนัดตกลงหยุดยั้งระหว่างสหรัฐฯ และอิหร่านแล้วก็ตาม แต่การสัญจรของเรือบรรทุกตู้สินค้าผ่านช่องแคบฮอร์มุซจะยังคงถูกจำกัดต่อไป สิ่งที่สำคัญคือการทำตามข้อตกลงของทั้งสองฝ่ายว่าจะรักษาคำมั่นได้จริงหรือไม่ รวมไปถึงระยะเวลา 30 วันของอิหร่านในการเคลียร์ทุ่นระเบิดในช่องแคบ รวมไปถึงแนวโน้มของการประกันภัยทางทะเล ที่จะมีผลอย่างมีนัยสำคัญต่อท่าทีของสายการเดินเรือ

ทำให้สถานการณ์ในปัจจุบันอาจลากยาวไปตลอดช่วงไตรมาสที่ 3

อีกทั้งในช่วง 2-3 เดือนข้างหน้า ต่อให้ช่องแคบฮอร์มุซสามารถเปิดเป็นเส้นทางเดินเรือสินค้าโดยปกติได้อย่างสมบูรณ์ เราอาจยังต้องเจอกับภาวะคอขวดไปอีกช่วงหนึ่ง ด้วยทั้งสินค้าที่รอคิวเข้าสู่ตลาดตะวันออกกลาง และปริมาณตู้สินค้าเปล่าที่จะทะลักออกมาจากอ่าวเปอร์เซีย

ซึ่งมีการคาดการณ์เบื้องต้นว่าในขณะนี้ มีเรือบรรทุกตู้สินค้าอย่างน้อยราว 72 ลำ คิดเป็นพื้นที่ระวางรวม 219,500 TEU ที่เต็มไปด้วยตู้คอนเทนเนอร์เปล่า กำลังลอยลำหรือทอดสมออยู่ตามจุดต่างๆ ในอ่าวเปอร์เซีย

สาเหตุส่วนหนึ่งมาจากช่วงที่ผ่านมาตลาดตะวันออกกลางเป็นลักษณะการค้าแบบขาเดียว คือมีแต่ตู้สินค้าหนักขาเข้า ที่ส่วนมากผ่านการขนส่งต่อเนื่องจากท่าเรือสู่ทางบกด้วยรถบรรทุกเข้าไปยังกลุ่มประเทศอ่าวเปอร์เซีย แต่การจะตีตู้เปล่ากลับออกมากลับทำได้ยากมาก

โดยการพุ่งขึ้นของอุปสงค์ทั่วโลกที่เกิดขึ้นเร็วกว่าปกติ ก็คาดว่าจะจบเร็วกว่าปกติด้วยเช่นกัน และจะส่งผลให้ช่วงที่เหลือของปีมีสถานการณ์โดยรวมทยอยปรับตัวดีขึ้น ทั้งปริมาณตู้สินค้าและค่าระวางที่ลดลง โดยอาจเกิดภาวะขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์บ้าง แต่มีโอกาสต่ำที่จะเป็นระดับวิกฤติรุนแรงสาหัสเหมือนช่วงหลายปีที่ผ่านมา

Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo

Special Article แนวโน้มเศรษฐกิจไทยครึ่งปีหลัง 2026 EP1



สถานการณ์เศรษฐกิจไทยกำลังเผชิญกับ "พายุสมบูรณ์แบบ" จาก 3 ปัจจัยหลัก คือ ทั้ง วิกฤตสงครามในตะวันออกกลางที่ส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่อระบบโลจิสติกส์และราคาน้ำมันในตลาดโลก ตลอดจนนโยบายกำแพงภาษีของสหรัฐฯ (Trump 2.0) ที่สร้างความเสี่ยงต่อความสามารถในการแข่งขันของสินค้าส่งออกไทย และความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจในประเทศ

อ่านเพิ่มเติม **"Special Article แนวโน้มเศรษฐกิจไทยครึ่งปีหลัง 2026 EP1"** [คลิกที่นี่](#)

ตารางสรุปดัชนีอัตราค่าระวาง

Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Description	UNIT	Previous Index 12 June 2026	Current Index 18 June 2026
Comprehensive Index		2985.22	3121.69
Europe (Base port)	TEU	3064	3158
Europe (Base port)	FEU	5018	5132
Mediterranean (Base port)	TEU	4172	4260
Mediterranean (Base port)	FEU	5968	6134
USWC (Base port)	FEU	5101	5683
USEC (Base port)	FEU	6321	6873
South America (Santos)	TEU	7591	8212
South America (Santos)	FEU	7740	8394
Central/South America WC (Manzanillo)	TEU	5577	5829
Central/South America WC (Manzanillo)	FEU	6018	6153
East/West Africa (Lagos)	TEU	4127	4167
South Africa (Durban)	TEU	2489	2578
East Africa (Mombasa)	TEU	3114	3184
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	TEU	4816	4753
India and Pakistan 20ft (Nhava Sheva)	TEU	2570	2459
Australia/New Zealand (Melbourne)	TEU	1736	1808
Southeast Asia (Singapore)	TEU	682	689
West Japan (Base port)	TEU	323	323
East Japan (Base port)	TEU	333	333
Korea (Pusan)	TEU	161	188

USD/TEU, FEU; TEU = Twenty-feet Equivalent Unit, FEU – Forty-feet Equivalent Unit

Source: <http://en.sse.net.cn/indices/scfinew.js>



www.tnscacademy.com

หลักสูตรอบรมครอบคลุมเนื้อหาทุกสายงานด้านโลจิสติกส์
และการค้าระหว่างประเทศสำหรับผู้เริ่มต้นและผู้มีประสบการณ์



ตารางอบรมประจำปี 2026



1Day Training

หลักสูตรอบรมครอบคลุมเนื้อหาทุกสายงานด้านโลจิสติกส์
และการค้าระหว่างประเทศสำหรับผู้เริ่มต้นและผู้มีประสบการณ์

อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : www.tnscacademy.com/schedule/



In-House Training (ฝึกอบรมภายในองค์กร)

ฝึกอบรมแบบ Insight ที่องค์กรคุณสามารถออกแบบได้

อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : www.tnscacademy.com/in-house/

ข้อมูลเพิ่มเติม/ขอใบเสนอราคา



MHE (Material Handling Equipment Program)

หลักสูตรต้นแบบจากญี่ปุ่นช่วยพัฒนาทักษะบุคลากร
ให้สามารถวางแผนและออกแบบแปลนของการจัดการคลังสินค้า

อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : www.tnscacademy.com/mhe/

ข้อมูลเพิ่มเติม/ลงทะเบียน



ดาวน์โหลดตารางอบรม 2026



ดาวน์โหลดตารางอบรม 2026

📄 1 file(s) 📄 330.36 KB

Download

