

# คำระวางเรือ

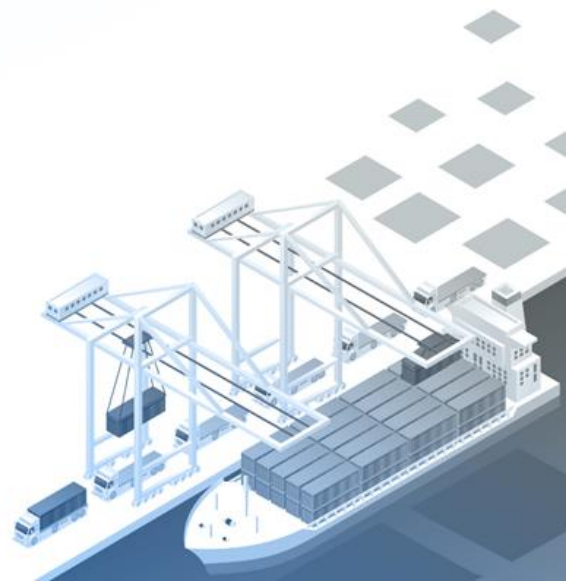
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล  
สัปดาห์ที่

# 26

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย  
Thai National Shippers' Council



[www.tnsc.com](http://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

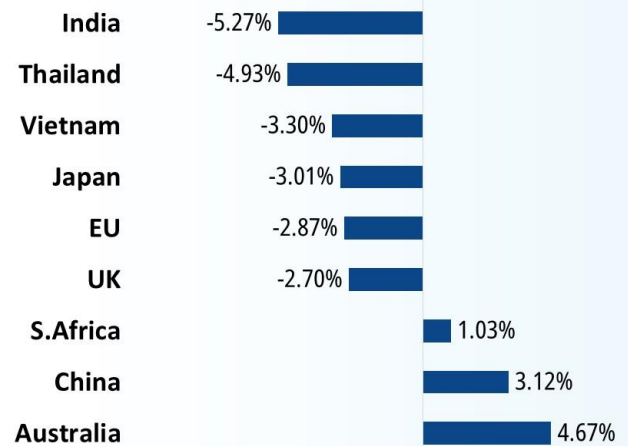


**INR**  
0.34



**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



**คอบวเดอร์เซียฟันพิช ตูทั่วโลกติงตัว 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                  | 160**       | 320**         | ISOCC                                                                | 57       | 115     | Effective till<br>31-Jul-2026 |
| Thailand - Qingdao                   | 200**       | 380**         |                                                                      |          |         |                               |
| Thailand - Hong Kong                 | 230**       | 450**         |                                                                      |          |         |                               |
| Thailand - Japan (Main Port)         | 450**       | 700**         |                                                                      |          |         |                               |
| Thailand – Kaohsiung                 | 250**       | 500**         |                                                                      |          |         |                               |
| Thailand – Klang                     | 250**       | 500**         | ISOCC                                                                | 33       | 67      |                               |
| Thailand - Jakarta                   | 270**       | 550**         |                                                                      |          |         |                               |
| Thailand - Ho Chi Minh               | 250**       | 500**         |                                                                      |          |         |                               |
| Thailand - Singapore                 | 300**       | 600**         |                                                                      |          |         |                               |
| Thailand - Manila<br>(North & South) | 650**       | 1,100**       |                                                                      |          |         |                               |
| Thailand - Jebel Ali                 | Suspension* | Suspension*   | ISOCC                                                                | -        | -       |                               |
|                                      |             |               | War Risk                                                             | -        | -       |                               |
| Thailand - Busan                     | 550**       | 900**         | All – In                                                             |          |         |                               |
| Thailand - Incheon                   | 550**       | 900**         |                                                                      |          |         |                               |
| Thailand - Nhava Sheva               | 700**       | 800**         | ISOCC                                                                | 64       | 128     |                               |
| Thailand – Durban / Cape Town        | 2,700**     | 4,000**       | ISOCC                                                                | 98       | 196     |                               |
|                                      |             |               | Subject to SCMC USD 30/BL                                            |          |         |                               |
| Thailand - Melbourne                 | 575-675**   | 1,150-1,350** | All – In                                                             |          |         |                               |
| Thailand - Sydney                    |             |               |                                                                      |          |         |                               |
| Thailand - Tauranga                  | 700**       | 1,400**       |                                                                      |          |         |                               |
| Thailand – Europe<br>(Main Port)     | 4,000**     | 6,200**       | ISOCC                                                                | Included |         |                               |
|                                      |             |               | LSS                                                                  | Included |         |                               |
|                                      |             |               | EUIS                                                                 | 75 €     | 150 €   |                               |
|                                      |             |               | Subject to ENS USD 30/BL<br>20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD      |          |         |                               |
| Thailand - US West Coast             | 6,000**     | 7,500**       | All - In                                                             |          |         |                               |
| Thailand - US East Coast             | 7,750**     | 9,200**       | New Panama Transit Tariff Surcharge<br>(Up to routes) USD 40-120/TEU |          |         |                               |

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

**\*\*** สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนกรกฎาคม 2569 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียปรับเพิ่มขึ้นในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางปรับเล็กน้อย อยู่ที่ 160 USD/TEU และ 320 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางปรับเล็กน้อย อยู่ที่ 250 USD/TEU และ 500 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางปรับเล็กน้อย อยู่ที่ 230 USD/TEU และ 450 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น อยู่ที่ 450 USD/TEU และ 700 USD/FEU

สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางปรับขึ้น โดยอยู่ที่ 2,700 USD/TEU และ 4,000 USD/FEU ส่วนเส้นทางเกาหลีใต้ ค่าระวางปรับขึ้นเล็กน้อย โดยอยู่ที่ 550 USD/TEU และ 900 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 575-675 USD/TEU และ 1,150-1,350 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 4,000 USD/TEU และ 6,200 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 6,000 USD/TEU และ 7,500 USD/FEU ส่วนค่าระวางฝั่ง East Coast เพิ่มขึ้นเช่นกัน โดยอยู่ที่ 7,750 USD/TEU และ 9,200 USD/FEU **\*\***

### REEFER CONTAINER FREIGHT RATE

| ROUTE                                          | SIZE    |         | Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge | Remark                     |
|------------------------------------------------|---------|---------|------------------------------------------|----------------------------|
|                                                | USD/20' | USD/40' |                                          |                            |
| Thailand-Hong Kong                             | 700     | 1,000   | 150 - 200                                | Effective till 31-Jul-2026 |
| Thailand-Shanghai                              |         |         |                                          |                            |
| Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)               | 800     | 1,200   | 150 - 200                                |                            |
| Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH) | 4,500   | 5,500   | 160 - 400                                |                            |

#### หมายเหตุ :

**(\*)** หลายสายเรือปิดการจองระวางชั่วคราวสาเหตุจากความเสี่ยงในช่องแคบฮอร์มุซ

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

หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดชอบต่อผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด ๆ ไม่ว่าความเสียหายทางตรง หรือทางอ้อม ที่อาจเกิดขึ้นได้ ผู้ใช้บริการยอมรับและตระหนักดีว่า สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยจะไม่ต้องรับผิดชอบต่อการกระทำใดของผู้ใช้บริการทั้งสิ้น

**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)

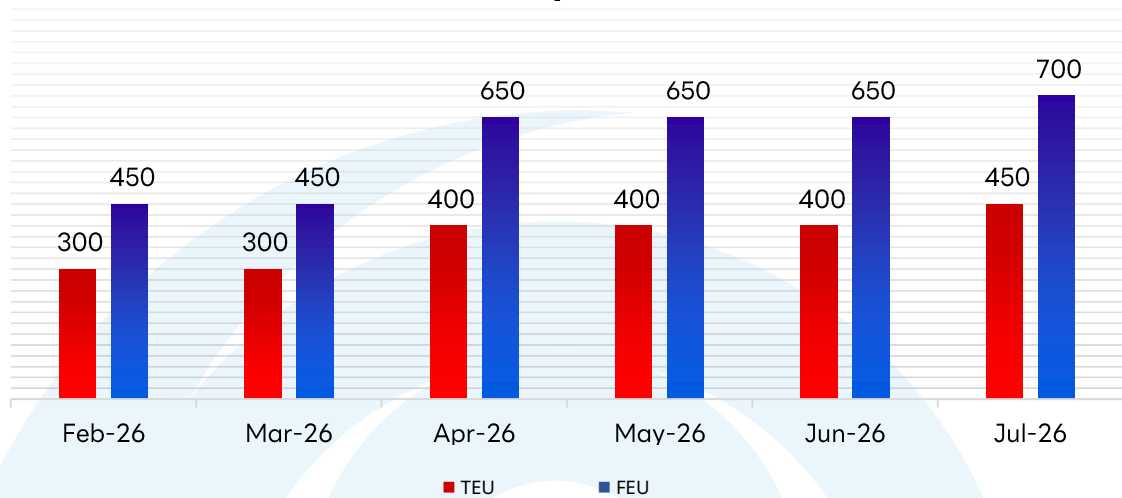
ทั้งนี้สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) อยู่ระหว่างการประสานกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการช่วยเหลือผู้ส่งออก เช่น กรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์ ในการติดตามสถานการณ์และขอความร่วมมือกับกลุ่มสายเรือในการพิจารณาเรียกเก็บค่าใช้จ่ายดังกล่าวอย่างโปร่งใสและเป็นไปตามต้นทุนที่แท้จริง

หมายเหตุ :

- อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษที่ปรากฏขึ้นอยู่กับเส้นทางและผู้ให้บริการหรือสายเรือ
- อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษรวมไปถึงอัตราค่าระวางอาจมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วจากสถานการณ์ โปรดติดตามกับผู้ให้บริการหรือสายเรืออย่างใกล้ชิด

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

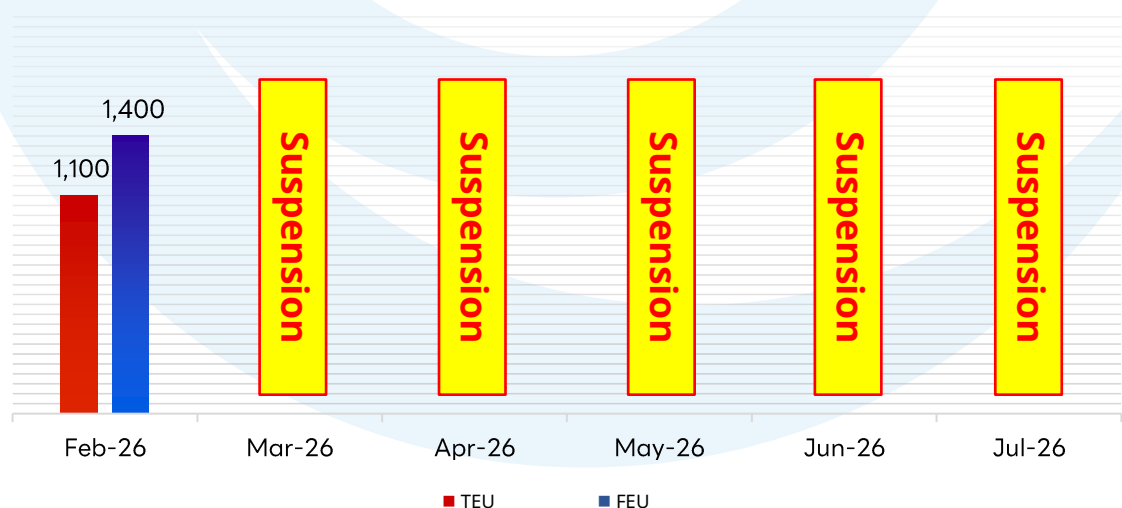
**Japan**



|                             | FEB-26 | MAR-26 | APR-26 | MAY-26 | JUN-26 | JUL-26 |
|-----------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Low Sulphur Surcharge / TEU | 34     | 34     | 23     | 46     | 46     | 57     |
| Low Sulphur Surcharge / FEU | 69     | 69     | 46     | 92     | 92     | 115    |

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

**Jebel-Ali**

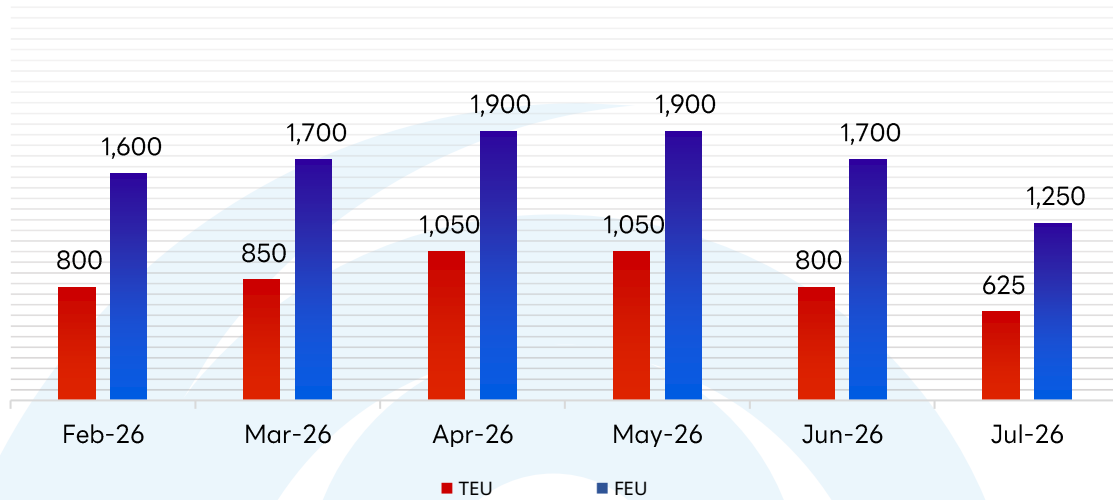


|                             | FEB-26 | MAR-26 | APR-26 | MAY-26 | JUN-26 | JUL-26 |
|-----------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Low Sulphur Surcharge / TEU | 45     | -      | -      | -      | -      | -      |
| Low Sulphur Surcharge / FEU | 90     | -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

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

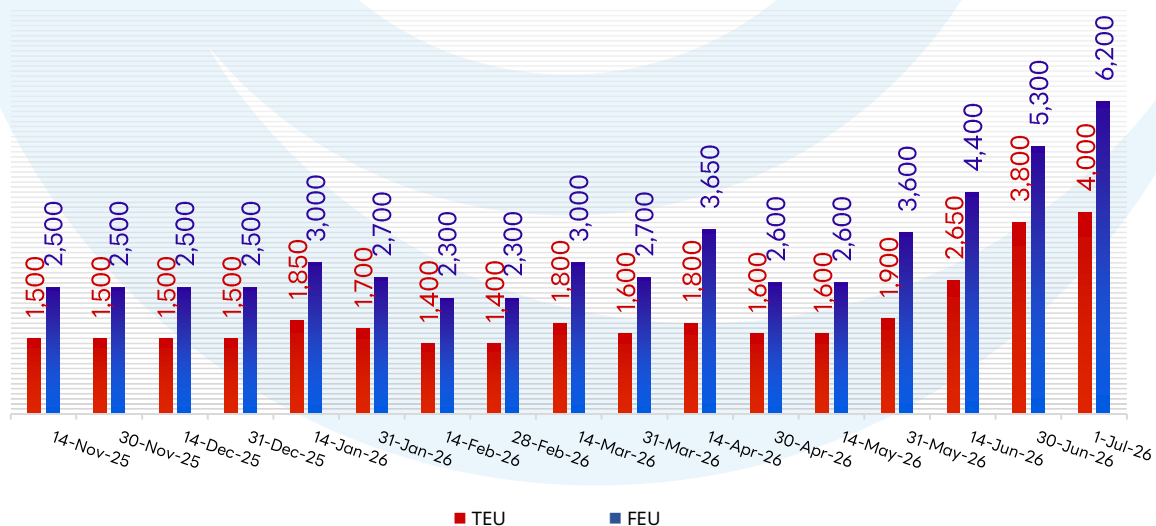
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต**  
**ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด**

**Australia**



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

**Europe**

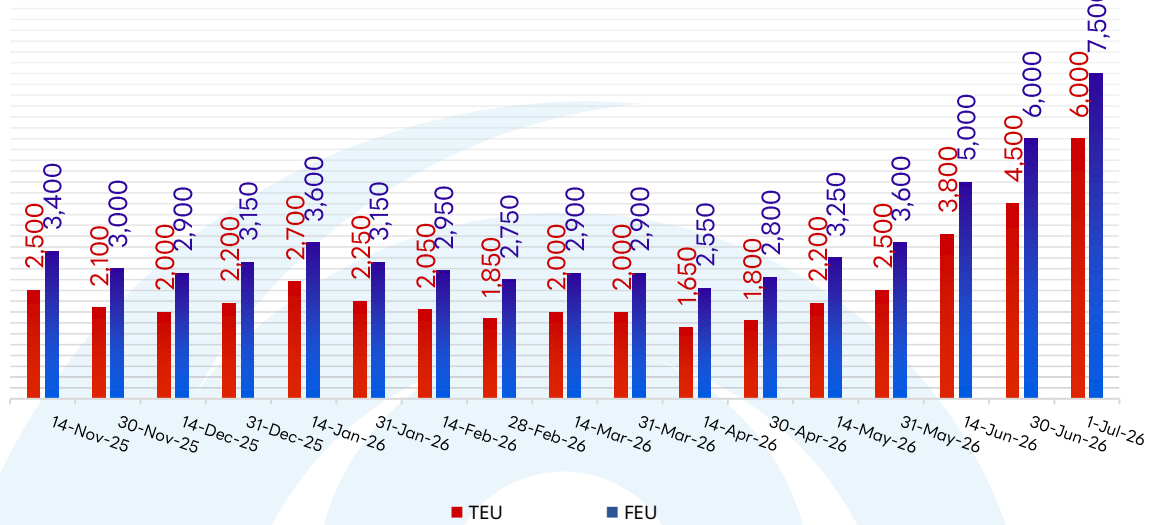


|                               | FEB-26 | MAR-26 | APR-26 | MAY-26 | JUN-26 | JUL-26 |
|-------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| EU Innovation Surcharge / TEU | 60 €   | 60 €   | 75 €   | 75 €   | 75 €   | 75 €   |
| EU Innovation Surcharge / FEU | 120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

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

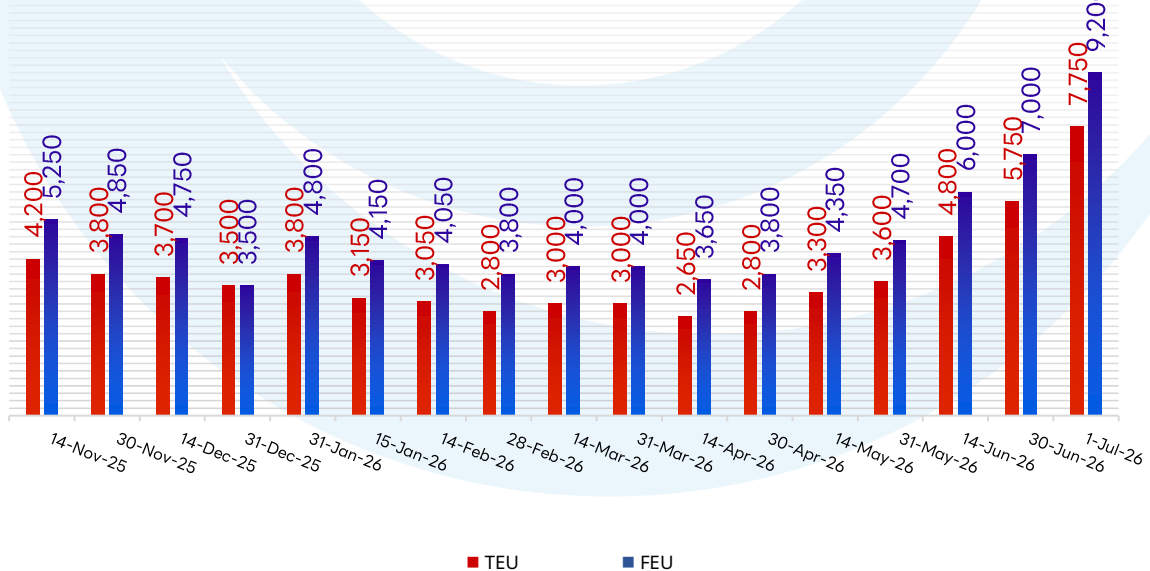
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต**  
**ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 8 เดือนล่าสุด**

**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 **28 JUN 26,**

| Port / Zone |                 | NSQ | NSP | TEU.Q  | TEU.P  | Q2P Ratio |
|-------------|-----------------|-----|-----|--------|--------|-----------|
| FE Asia     | Shanghai/Ningbo | 155 | 104 | 962649 | 645781 | 1.49      |
|             | Qingdao         | 30  | 28  | 166742 | 210429 | 0.79      |
|             | Nagoya          | 12  | 4   | 20545  | 6265   | 3.28      |
|             | Busan           | 27  | 47  | 144197 | 241676 | 0.60      |
|             | Incheon         | 1   | 8   | 510    | 18669  | 0.03      |
|             | Hong Kong       | 9   | 19  | 20457  | 76580  | 0.27      |
|             | Kaohsiung       | 5   | 17  | 11769  | 95271  | 0.12      |
| ME & ISC    | Jeddah          | 26  | 9   | 101509 | 55759  | 1.82      |
|             | Jebel Ali       | 10  | 7   | 22663  | 14070  | 1.61      |
|             | Mundra          | 9   | 13  | 51617  | 86397  | 0.60      |
|             | Mumbai          | 9   | 0   | 48220  | 0      | n/a       |
|             | Nhava Sheva     | 1   | 11  | 3850   | 83046  | 0.05      |
|             | Colombo         | 6   | 15  | 22560  | 71668  | 0.31      |
| SAF         | Port Elizabeth  | 8   | 1   | 47845  | 3913   | 12.23     |
|             | Durban          | 2   | 10  | 13068  | 50228  | 0.26      |
| AU & NZ     | Sydney          | 0   | 1   | 0      | 2331   | n/a       |
|             | Melbourne       | 3   | 7   | 18415  | 29608  | 0.62      |
|             | Brisbane        | 2   | 5   | 7655   | 22963  | 0.33      |
|             | Tauranga        | 1   | 5   | 548    | 16771  | 0.03      |
| EU          | Hamburg         | 15  | 32  | 115070 | 219313 | 0.52      |
|             | Rotterdam       | 22  | 40  | 228626 | 203011 | 1.13      |
|             | Antwerp         | 22  | 17  | 121800 | 99927  | 1.22      |
|             | Valencia        | 5   | 11  | 14755  | 60886  | 0.24      |
|             | Barcelona       | 8   | 6   | 29780  | 44860  | 0.66      |
| USWC        | LA/LB           | 2   | 22  | 20399  | 221133 | 0.09      |
|             | Puget Sound *   | 1   | 9   | 4333   | 69276  | 0.06      |
|             | Oakland         | 1   | 6   | 2340   | 66094  | 0.04      |
| USEC        | New York        | 6   | 8   | 48293  | 60682  | 0.80      |
|             | Norfolk         | 2   | 5   | 20743  | 53062  | 0.39      |
|             | Savannah        | 5   | 8   | 50493  | 51871  | 0.97      |
|             | Charleston      | 8   | 3   | 78364  | 21008  | 3.73      |
| SEA         | Bangkok         | 2   | 8   | 1411   | 6397   | 0.22      |
|             | Laem Chabang    | 7   | 25  | 10469  | 94760  | 0.11      |
|             | Singapore       | 26  | 63  | 171823 | 367806 | 0.47      |

| <i>Port / Zone</i> | <i>NSQ</i> | <i>NSP</i> | <i>TEU.Q</i> | <i>TEU.P</i> | <i>Q2P Ratio</i> |
|--------------------|------------|------------|--------------|--------------|------------------|
| Tanjung Pelepas    | 2          | 13         | 9434         | 78056        | 0.12             |
| Port Klang         | 21         | 28         | 79360        | 130262       | 0.61             |
| Jakarta            | 16         | 29         | 22181        | 43842        | 0.51             |
| Manila             | 31         | 19         | 50522        | 22933        | 2.20             |
| Haiphong           | 5          | 11         | 4137         | 22588        | 0.18             |
| Ho Chi Minh        | 7          | 4          | 9640         | 16592        | 0.58             |

ข้อมูลอาจมีการผิดพลาด

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

## ความเชื่อมั่นผู้บริโภคสหรัฐฯ เริ่มฟื้นตามราคาพลังงานที่ลดลง แต่ยังจับตาความเสี่ยงเศรษฐกิจ



ความเชื่อมั่นผู้บริโภคสหรัฐฯ ในเดือนมิถุนายนปรับตัวขึ้นเล็กน้อย หลังราคาน้ำมันเชื้อเพลิงปรับลดลงจากระดับสูงในช่วงก่อนหน้า ช่วยบรรเทาภาระค่าครองชีพของครัวเรือน อย่างไรก็ตาม ผู้บริโภคส่วนใหญ่ยังคงมีมุมมองระมัดระวังต่อแนวโน้มเศรษฐกิจและตลาดแรงงาน สะท้อนว่าการฟื้นตัวของความเชื่อมั่นยังไม่แข็งแกร่งนัก จากผลสำรวจของ The Conference Board ระบุว่า ดัชนีความเชื่อมั่นผู้บริโภค (Consumer Confidence Index) ในเดือนมิถุนายนเพิ่มขึ้นจาก 90.6 เป็น 91.2 แม้จะสูงขึ้นจากเดือนก่อน แต่ยังต่ำกว่าที่นักวิเคราะห์คาดการณ์ไว้ และยังคงอยู่ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยในช่วงก่อนการแพร่ระบาดของโควิด-19 อย่างมีนัยสำคัญ

ปัจจัยสำคัญที่ช่วยหนุนความเชื่อมั่นคือการปรับลดลงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง หลังสถานการณ์ในตะวันออกกลางเริ่ม

คลี่คลาย ส่งผลให้ราคาน้ำมันเบนซินในสหรัฐฯ ลดลงต่ำกว่า 4 ดอลลาร์ต่อแกลลอน ช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายของครัวเรือนและบรรเทาแรงกดดันด้านเงินเฟ้อในระยะสั้น อย่างไรก็ตาม แม้ต้นทุนด้านพลังงานจะลดลง แต่ผู้บริโภคยังคงกังวลต่อภาวะเศรษฐกิจ โดยเฉพาะแนวโน้มของตลาดแรงงาน ผลสำรวจพบว่าสัดส่วนผู้ที่มองว่า "การหางานทำเป็นเรื่องยาก" เพิ่มขึ้นสู่ 22.5% ซึ่งเป็นระดับสูงสุดในรอบกว่า 5 ปี ขณะที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีมุมมองต่อโอกาสการจ้างงานในอนาคตลดลง สะท้อนว่าความเชื่อมั่นต่อรายได้และความมั่นคงในการทำงานยังไม่ฟื้นตัวเต็มที่ ซึ่งข้อมูลดังกล่าวสะท้อนว่า แม้แรงกดดันจากเงินเฟ้อจะเริ่มผ่อนคลาย แต่ผู้บริโภคยังไม่ได้กลับมาเชื่อมั่นต่อเศรษฐกิจอย่างเต็มที่ เนื่องจากยังเผชิญความไม่แน่นอนทั้งจากการชะลอตัวของตลาดแรงงาน อัตราดอกเบี้ยที่ยังอยู่ในระดับสูง และความเสี่ยงจากเศรษฐกิจโลก

ในมุมมองของการดำเนินนโยบายการเงิน ตัวเลขความเชื่อมั่นผู้บริโภคครั้งนี้อาจช่วยลดแรงกดดันต่อธนาคารกลางสหรัฐฯ (Fed) ในด้านเงินเฟ้อ เนื่องจากราคาพลังงานที่ลดลงมีส่วนช่วยบรรเทาภาระค่าครองชีพของประชาชน อย่างไรก็ตาม การที่ตลาดแรงงานเริ่มส่งสัญญาณอ่อนแอมากขึ้น อาจทำให้ Fed ต้องติดตามข้อมูลเศรษฐกิจอย่างใกล้ชิด เพื่อประเมินว่าการชะลอตัวดังกล่าวเป็นเพียงปัจจัยชั่วคราว หรือเป็นสัญญาณของการชะลอตัวทางเศรษฐกิจในวงกว้าง

สำหรับเศรษฐกิจโลก การฟื้นตัวของความเชื่อมั่นผู้บริโภคสหรัฐฯ ถือเป็นปัจจัยบวกต่อการบริโภคและการค้าในระยะสั้น เนื่องจากสหรัฐฯ ยังคงเป็นตลาดผู้บริโภคที่ใหญ่ที่สุดของโลก และหากตลาดแรงงานชะลอตัวต่อเนื่อง ก็อาจส่งผลให้การใช้จ่ายของภาคครัวเรือนอ่อนแรงลง และกระทบต่อการนำเข้าสินค้าจากประเทศคู่ค้าในระยะต่อไป

ในส่วนของประเทศไทย สหรัฐฯ ยังคงเป็นตลาดส่งออกอันดับต้นของไทย การที่ผู้บริโภคสหรัฐฯ ยังมีกำลังซื้อ แม้จะระมัดระวังมากขึ้น ถือเป็นปัจจัยสนับสนุนการส่งออกในระยะสั้น แต่ผู้ประกอบการไทยควรติดตามพัฒนาการของตลาดแรงงานและการบริโภคของสหรัฐฯ อย่างใกล้ชิด เพราะหากความเชื่อมั่นอ่อนตัวลงอีก อาจส่งผลต่อความต้องการสินค้านำเข้า โดยเฉพาะสินค้าอุปโภคบริโภคและสินค้าอุตสาหกรรมที่พึ่งพาตลาดสหรัฐฯ เป็นหลัก แม้ความเชื่อมั่นผู้บริโภคสหรัฐฯ จะเริ่มฟื้นตัวจากแรงหนุนของราคาพลังงานที่ลดลง แต่ความกังวลต่อแนวโน้มเศรษฐกิจและตลาดแรงงานยังคงมีอยู่ ทำให้การฟื้นตัวของเศรษฐกิจสหรัฐฯ ในช่วงครึ่งหลังของปีอาจยังต้องเผชิญความท้าทาย และจะเป็นปัจจัยสำคัญที่ทั่วโลกต้องติดตามอย่างใกล้ชิด

Writer: Jirawat Singtorn; Editor: Kittisak Jinjo

## ภาษี สงคราม และการเมืองกำลังเปลี่ยนโครงสร้างเส้นทางเดินเรืออย่างถาวร ไทยจะเป็นผู้แพ้หรือผู้ชนะ ?

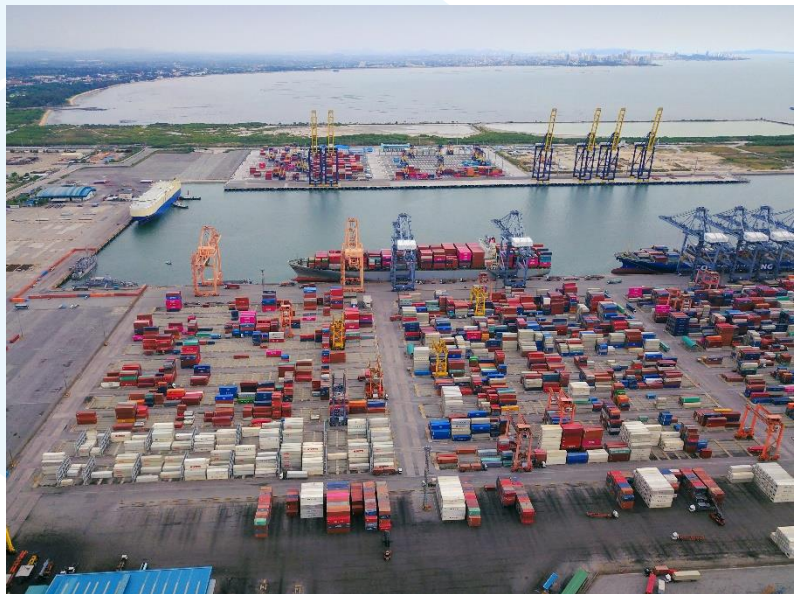
จากเดิมที่เราเชื่อว่าผลพวงจากสงครามที่ทำให้ต้องมีการเปลี่ยนแปลงตารางเรือและเส้นทางเดินเรืออย่างกะทันหันนั้น เป็นเพียงแค่การเล่นเกมชั่วคราวหน้างาน เราอาจต้องทำความเข้าใจกันใหม่อีกครั้ง เมื่อโลกยุคปัจจุบันกลับมีความเสี่ยงด้านภูมิรัฐศาสตร์มากขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ อีกทั้งความขัดแย้งในหลายพื้นที่ก็มีแต่ سوءเวทย์ยืดเยื้อลากยาวออกไปไม่แตกต่างกัน

ปัจจัยเหล่านี้กลายเป็นหนึ่งในสาเหตุสำคัญที่หลายสายการเดินเรือกำลังปรับเปลี่ยนโครงสร้างเครือข่ายการให้บริการทั่วโลกไปอย่างสิ้นเชิง และยังมีแนวโน้มสูงที่จะเป็นการปรับในระยะยาว

นอกจากนี้ อีกปัจจัยที่สำคัญไม่แพ้กันยังเป็นการมุ่งลดทอนปัญหาในท่าเรือที่เป็นแหล่ง Transshipment ที่เผชิญมาตลอดเป็นเวลานาน นั่นคือปัญหาความแออัด หลายสายการเดินเรือกำลังตัดลดพื้นที่ระวางส่วนเกินที่ทำเรือขนาดใหญ่ เพื่อกระจายการบริการเข้าสู่ท่าเรือขนาดรองมากขึ้น

รวมไปถึงปัจจัยของผู้ผลิตที่ส่งผลเช่นกัน สงครามทางการค้าและกำแพงภาษีของทั้งโลกโดยเฉพาะสองยักษ์ใหญ่ออย่างจีนและสหรัฐอเมริกา กำลังส่งผลให้เส้นทางการขนส่งสินค้าเปลี่ยนแปลงไปอย่างสิ้นเชิง สินค้าขาออกจากจีนกระจายไปในหลายพื้นที่มากขึ้น ในขณะที่สินค้าขาเข้าสู่สหรัฐอเมริกาก็มาจากหลายพื้นที่มากขึ้นเช่นกัน

การปรับเรือโครงสร้างเส้นทางเดินเรือและการให้บริการย่อมหมายถึงหลายท่าเรือต้องเผชิญกับความเสี่ยงไปโดยปริยาย โดยจะมีทั้งผู้ชนะที่ได้รับผลประโยชน์และผู้แพ้ที่สูญเสียผลประโยชน์จากการปรับเปลี่ยนครั้งใหญ่นี้



เพื่อเทียบว่าแต่ละท่าเรือเป็นอย่างไร เราสามารถวัดได้ด้วยดัชนี "Port LSCI" (Port Liner Shipping Connectivity Index) ซึ่งเป็นดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการเชื่อมโยงเครือข่ายการเดินเรือของท่าเรือแต่ละแห่งทั่วโลก เพื่อประเมินว่าท่าเรือนั้นๆ มีการเชื่อมต่อกับเส้นทางขนส่งสินค้าระดับโลกมากน้อยเพียงใด พัฒนาและเผยแพร่โดย UNCTAD

โดยหนึ่งในพื้นที่ที่เห็นชัดเจนก็คือตะวันออกกลาง ซึ่งหลายสายเรือเน้นไปให้บริการในท่าเรือโดยรอบภูมิภาคที่ปลอดภัยกว่า ที่เขาเข้าจริงก็เริ่มทยอยปรับมาตั้งแต่เกิดวิกฤตการณ์ในทะเลแดง และมีวิกฤตการณ์ในช่องแคบฮอร์มุซเป็นอีกปัจจัยเร่งสำคัญ

ท่าเรือขนาดใหญ่ของภูมิภาคอย่าง Jeddah ของซาอุดีอาระเบียมีสถิติการเติบโตที่น่าสนใจ โดยมี "ดัชนี Port LSCI" พุ่งขึ้น 14.9% แบบไตรมาสต่อไตรมาส จาก 403.06 ไตรมาสที่ 1 มาอยู่ที่ 463.02 ไตรมาสที่ 2

ในขณะที่เพื่อนบ้านอย่าง ท่าเรือ Khor Fakkan มีดัชนีโตสูงที่สุดในภูมิภาค โดยพุ่งขึ้น 188.6% จาก 58.04 ไปอยู่ที่ 167.51 ขณะที่ท่าเรือ Fujairah ที่ต้องปรับตัวจากท่าเรือน้ำมันมาให้บริการตู้สินค้าก็เปิดหัวดัชนีเป็นครั้งแรกอยู่ที่ 111.01

ท่าเรือในแอฟริกาตะวันออกได้รับผลประโยชน์เช่นกัน โดยดัชนีของ Djibouti เพิ่มขึ้น 8.6% ในระหว่างไตรมาส มาอยู่ที่ 210.34 ขณะที่ Dar es Salaam ปรับตัวขึ้น 8% แบบไตรมาสต่อไตรมาส และเพิ่มขึ้น 11.3% นับตั้งแต่สิ้นปี 2025

ส่วนในอินเดีย หลายสายเรือกำลังปรับลดพื้นที่ระวางอย่างมีนัยสำคัญ เพื่อหันไปหาทางเลือกที่มีขนาดเล็กลงแทน

โดยดัชนีของ Mundra ลดลง 5.7% ในระหว่างไตรมาส ขณะที่ Nhava Sheva ลดลงเช่นกัน 1.8% และ Colombo ปรับตัวลดลงเล็กน้อย 0.1% ในทางกลับกัน ท่าเรือรองอย่าง Pipavav, Ennore, Hazira และ Visakhapatnam ต่างมีดัชนีที่เติบโตทั้งหมด

ยิ่งย่ำให้เราเห็นถึงกลยุทธ์ของกลุ่มสายเรือที่ตึงใจหลีกเลี่ยงจุดที่แออัด หันไปพึ่งพาท่าเรือขนาดรองเพื่อกระจายสินค้าในแต่ละภูมิภาค

สำหรับเอเชีย ถือเป็นพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงรุนแรงมากที่สุด โดยสิงคโปร์ลดลงจากจุดสูงสุดในไตรมาสที่ 4 ปีที่ผ่านมาที่ 1,876.95 ลดลง 2.29% มาอยู่ที่ 1,833.94 ในไตรมาสที่ 2 ของปีนี้ ขณะที่ Port Klang และ Tanjung Pelepas ของมาเลเซียเผชิญกับการลดลงที่รุนแรงกว่า โดยลดลง 5% และ 7.1% ตามลำดับ และแม้กระทั่ง Siang Hai กับ Ningbo ก็มีดัชนีลดลงแบบไตรมาสต่อไตรมาสที่ 2% และ 2.2%

แม้กระทั่ง Penang ของมาเลเซียก็กลายเป็นผู้แพ้ไปด้วยเช่นกัน แม้จะสามารถดึงดูดการลงทุนในอุตสาหกรรมการผลิตอิเล็กทรอนิกส์และเซมิคอนดักเตอร์ได้อย่างมหาศาล แต่ดัชนีกลับลดลงถึง 18.2% นับตั้งแต่ปี 2023 เนื่องจากหลายสายเรือลดจำนวนการนำเรือแม่เข้าเทียบท่าโดยตรง และหันไปพึ่งพาบริการเรือ Feeder เพิ่มขึ้น

ในทางตรงข้าม จากปัจจัยในการย้ายฐานการผลิตก็ทำให้มีกลุ่มผู้ชนะที่ได้รับผลประโยชน์ อย่างท่าเรือ Haiphong ของเวียดนาม ที่มีดัชนีเติบโตแซงหน้า Ho Chi Minh ไปแล้ว โดยมีดัชนีเติบโตถึง 5.1% ในช่วงไตรมาสล่าสุด ขณะที่แหลมฉบังของบ้านเราได้รับผลประโยชน์เช่นกัน ด้วยดัชนีที่ขยับเพิ่มขึ้นถึง 4%

สำหรับท่าเรือที่ได้รับผลประโยชน์ที่สุดในอาเซียนเป็นของอินโดนีเซีย โดยท่าเรือ Semarang มีดัชนีเติบโตถึง 46.6% และดัชนีของเกาะบาตัมเพิ่มขึ้นมากกว่า 320% นับตั้งแต่ต้นปี 2023 จากการที่รัฐบาลอินโดนีเซียผลักดันกำลังยกระดับให้เป็น Logistics Hub ทั้งการพัฒนาท่าเรือและการขยายพื้นที่เขตการค้าเสรี

ทั้งหมดนี้สะท้อนให้เห็นว่า การปรับเปลี่ยนเส้นทางและตารางเดินเรือในปัจจุบัน ไม่ใช่มาตรการแก้ขัดเฉพาะหน้าอีกต่อไป แต่คือการรื้อโครงสร้างและจัดระเบียบใหม่แบบถาวรของตลาดการขนส่งสินค้าทางทะเล

คำถามสำคัญคือเราหมดยุคพึ่งพา Mega Hub แล้วหรือยัง ? ในเมื่อได้เห็นกันแล้วว่าความสำเร็จไม่ได้วัดกันที่ “ความใหญ่” ของท่าเรืออีกต่อไป แต่ขึ้นอยู่กับ ความยืดหยุ่น ภูมิรัฐศาสตร์ และการตั้งฐานการผลิต ท่าเรือและประเทศที่สามารถปรับตัวรับเทรนด์ก็เหมือนกุมความได้เปรียบในการแข่งขันของการค้าโลกยุคใหม่

ย้อนมาดูท่าเรือในบ้านเรา แม้แหลมฉบังจะเป็นกลุ่มผู้ชนะที่ได้รับผลประโยชน์จากการรื้อโครงสร้างของฟลายสายเรือด้วยดัชนีที่เติบโตถึงร้อยละ 4 แต่ในขณะเดียวกันก็ยังขาดแคลนการพัฒนาพื้นที่หลังท่า, ขาดแคลนการพัฒนาระบบไอที, ขาดแคลนการเชื่อมต่อทางราง และโดยเฉพาะปัญหาการบรรทุกแออัดที่ยังไม่ได้รับการแก้ไขหรือพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม แล้วจะอะไรไปรองรับการเติบโตร้อยละ 4 นั้น ?

รวมไปถึงท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 ที่เป็นการพยายามสร้างท่าเรือขนาดใหญ่เพื่อการ “ควมรวม” ส่วนกระแสเทรนด์โลกที่เน้นไปที่การ “กระจาย” อีกทั้งการก่อสร้างยังไม่แล้วเสร็จเสียที กำหนดการเปิดใช้งานก็ตีเล่ย์ออกไปอีกเรื่อยๆ จนเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จในอนาคต ในวันนั้นท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 อาจกลายเป็นการ “เกิดผิดยุค” ไปโดยปริยาย

หรือเราอาจไม่ใช่ผู้ชนะที่แท้จริง บางที 4% นั้นอาจเป็นแค่ภาพลวงตาที่ไม่มีความหมายอะไรเลยก็ได้

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<br>18 June 2026 | Current Index<br>26 June 2026 |
|---------------------------------------|------|--------------------------------|-------------------------------|
| Comprehensive Index                   |      | 3121.69                        | 3239.64                       |
| Europe (Base port)                    | TEU  | 3158                           | 3342                          |
| Europe (Base port)                    | FEU  | 5132                           | 5766                          |
| Mediterranean (Base port)             | TEU  | 4260                           | 4666                          |
| Mediterranean (Base port)             | FEU  | 6134                           | 6900                          |
| USWC (Base port)                      | FEU  | 5683                           | 6067                          |
| USEC (Base port)                      | FEU  | 6873                           | 7384                          |
| South America (Santos)                | TEU  | 8212                           | 7970                          |
| South America (Santos)                | FEU  | 8394                           | 8184                          |
| Central/South America WC (Manzanillo) | TEU  | 5829                           | 5771                          |
| Central/South America WC (Manzanillo) | FEU  | 6153                           | 6184                          |
| East/West Africa (Lagos)              | TEU  | 4167                           | 4243                          |
| South Africa (Durban)                 | TEU  | 2578                           | 2740                          |
| East Africa (Mombasa)                 | TEU  | 3184                           | 3367                          |
| Persian Gulf and Red Sea (Dubai)      | TEU  | 4753                           | 4592                          |
| India and Pakistan 20ft (Nhava Sheva) | TEU  | 2459                           | 2256                          |
| Australia/New Zealand (Melbourne)     | TEU  | 1808                           | 2078                          |
| Southeast Asia (Singapore)            | TEU  | 689                            | 682                           |
| West Japan (Base port)                | TEU  | 323                            | 323                           |
| East Japan (Base port)                | TEU  | 333                            | 333                           |
| Korea (Pusan)                         | TEU  | 188                            | 177                           |

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](http://www.tnscacademy.com)

หลักสูตรอบรมครอบคลุมเนื้อหาทุกสายงานด้านโลจิสติกส์  
และการค้าระหว่างประเทศสำหรับผู้เริ่มต้นและผู้มีประสบการณ์



## 1Day Training

หลักสูตรอบรมครอบคลุมเนื้อหาทุกสายงานด้านโลจิสติกส์  
และการค้าระหว่างประเทศสำหรับผู้เริ่มต้นและผู้มีประสบการณ์

อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : [www.tnscacademy.com/schedule/](http://www.tnscacademy.com/schedule/)

ตารางอบรมประจำปี 2026



## In-House Training (ฝึกอบรมภายในองค์กร)

ฝึกอบรมแบบ Insight ที่องค์กรคุณสามารถออกแบบได้

อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : [www.tnscacademy.com/in-house/](http://www.tnscacademy.com/in-house/)

ข้อมูลเพิ่มเติม/ขอใบเสนอราคา



## MHE (Material Handling Equipment Program)

หลักสูตรต้นแบบจากญี่ปุ่นช่วยพัฒนาทักษะบุคลากร  
ให้สามารถวางแผนและออกแบบแปลนของการจัดการคลังสินค้า

อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : [www.tnscacademy.com/mhe/](http://www.tnscacademy.com/mhe/)

ข้อมูลเพิ่มเติม/ลงทะเบียน



ดาวน์โหลดตารางอบรม 2026



ดาวน์โหลดตารางอบรม 2026

1 file(s) 330.36 KB

Download

