

# คำระวางเรือ

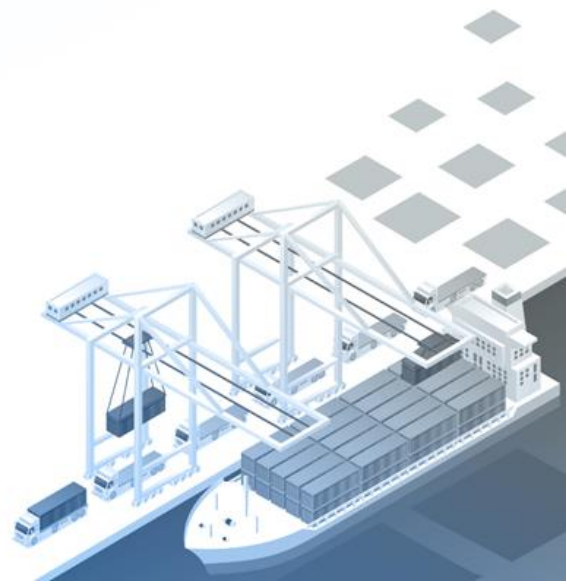
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล  
สัปดาห์ที่

# 27

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย  
Thai National Shippers' Council



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



# TNSC Weekly Briefing (9 July 2026)

## Thai Bath Rate



**USD**

33.29



**EUR**

38.08



**GBP**

44.58



**AUD**

23.15



**CNY**

4.89



**JPY**

0.21



**INR**

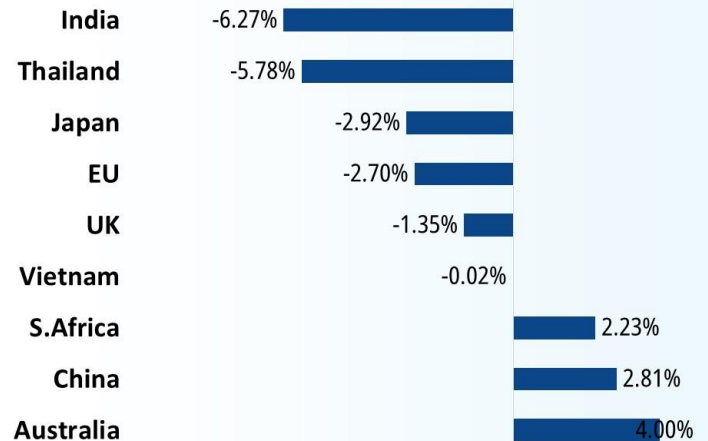
0.35



**VND**

0.0013

## Exchange Rate Trend



## Shanghai Container Freight Index (SCFI) – Comprehensive Index

Jan 2020 – July 2026



| YoY      | 1 Month Average | 3 Months Average | Previous Week | Current Week |
|----------|-----------------|------------------|---------------|--------------|
| 4-Jul-25 | June 26         | Apr 26 - Jun 26  | 26-Jun-26     | 3-Jul-26     |
| 1763.49  | 3018.26         | 2336.67          | 3239.64       | 3326.87      |

| Oil        | OPEC  | Brent | WTI   |
|------------|-------|-------|-------|
| USD/Barrel | 70-74 | 77-78 | 69-71 |

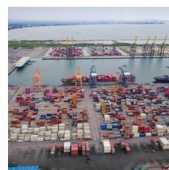


| Gold : | 4010-4175 | USD/Ounces |
|--------|-----------|------------|
|--------|-----------|------------|



**ภาคบริการสหรัฐฯ ยังขยายตัวแม้ชะลอลง**  
**สะท้อนเศรษฐกิจยังมีแรงส่ง**

อ่านต่อหน้า 11



**ภาษี สงคราม และการเมืองกำลังเปลี่ยน**  
**โครงสร้างเส้นทางเดินเรืออย่างถาวร**

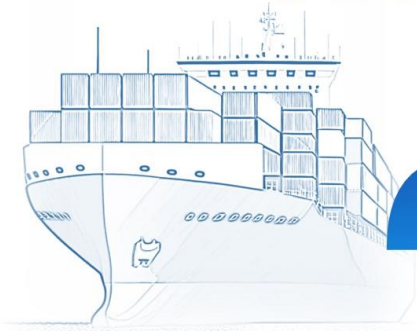
อ่านต่อหน้า 13



**พายุซัดเอเชียหนักท่ามกลาง Early Peak Season**  
**ทำเรือวิฤตทั่วทั้งทวีป**

อ่านต่อหน้า 15

# BEST CONTAINER LINER AWARD 2026



เราขอเชิญผู้ส่งออก ผู้นำเข้า ผู้ใช้บริการทุกท่าน  
**ร่วมให้คะแนนสายเรือ**  
และเป็นส่วนหนึ่งในการยกระดับการแข่งขันและการให้บริการ



ช่วยเราตอบแบบสอบถาม  
**รับเลย !**

**Starbucks Card \***

**มูลค่า 200 บาท**

(\*) หมายเหตุ

- (1) มงรางวัลจะส่งมอบให้เฉพาะผู้ที่ให้ข้อมูลครบถ้วนสมบูรณ์ ย้ำชื่อจริง และลายมือทำไปรษณีย์ได้เท่านั้น
- (2) มงรางวัลมีจำนวนจำกัด โดยทางคณะกรรมกรจะจัดการส่งมอบตามลำดับการตอบแบบสอบถาม (First Come, First Serve)
- (3) เราจะจัดส่งรางวัลให้ผู้ร่วมตอบแบบสอบถาม และมงรางวัลให้โดยศุภชัยคลังโครงการแล้ว
- (4) มงรางวัลอาจมีการเปลี่ยนแปลง หรือมีการเปลี่ยนแปลงมูลค่า โดยไม่จำเป็นต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า โดยการตัดสินใจของคณะกรรมการถือเป็นที่สุด



## 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 (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               |             |               |                                                                   |          |         |                               |
| Thailand – Europe (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 (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 : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดชอบผู้ใช้เว็บไซต์ 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)

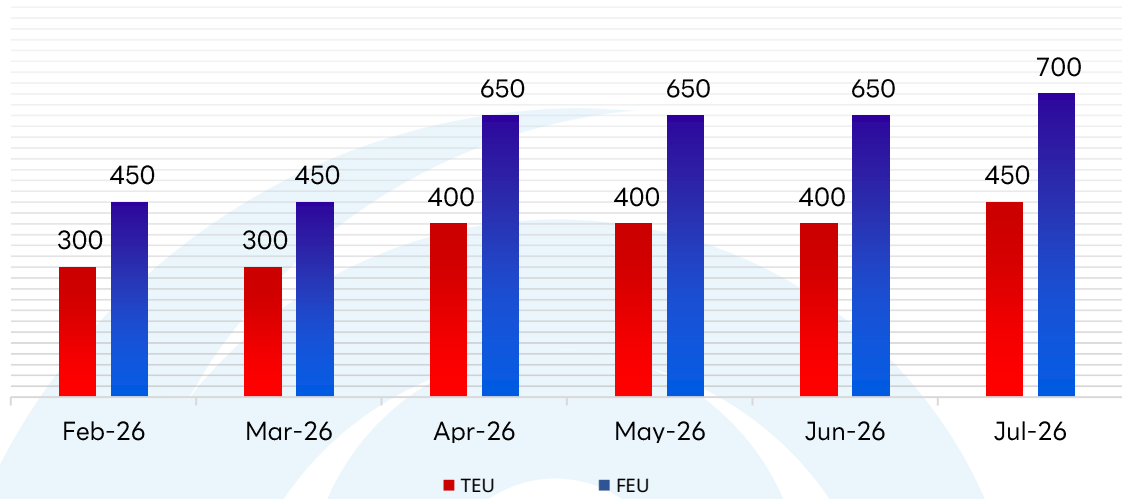
ทั้งนี้สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) อยู่ระหว่างการประสานกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการช่วยเหลือผู้ส่งออก เช่น กรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์ ในการติดตามสถานการณ์และขอความร่วมมือกับกลุ่มสายเรือในการพิจารณาเรียกเก็บค่าใช้จ่ายดังกล่าวอย่างโปร่งใสและเป็นไปตามต้นทุนที่แท้จริง

หมายเหตุ :

- อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษที่ปรากฏขึ้นอยู่กับเส้นทางและผู้ให้บริการหรือสายเรือ
- อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษรวมไปถึงอัตราค่าระวางอาจมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วจากสถานการณ์ โปรดติดตามกับผู้ให้บริการหรือสายเรืออย่างใกล้ชิด

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

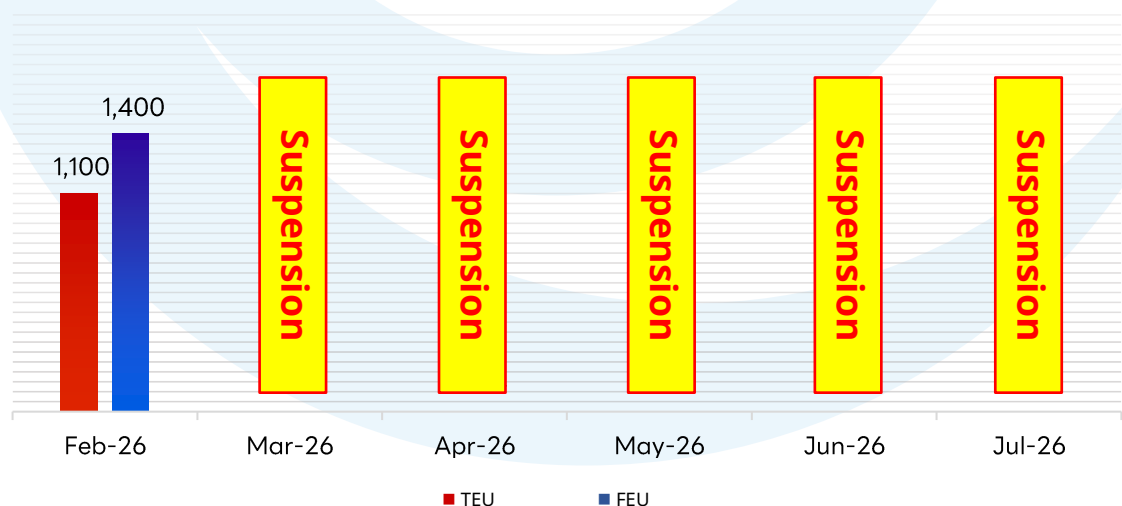
**Japan**



|                             | 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**

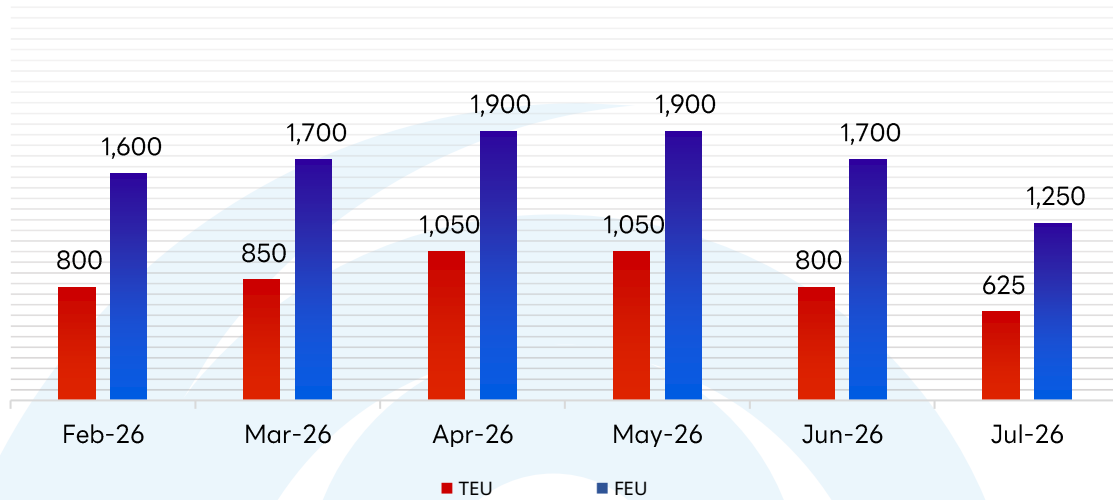


|                             | FEB-26 | MAR-26 | APR-26 | MAY-26 | JUN-26 | JUL-26 |
|-----------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Low Sulphur Surcharge / TEU | 45     | -      | -      | -      | -      | -      |
| Low Sulphur Surcharge / FEU | 90     | -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

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

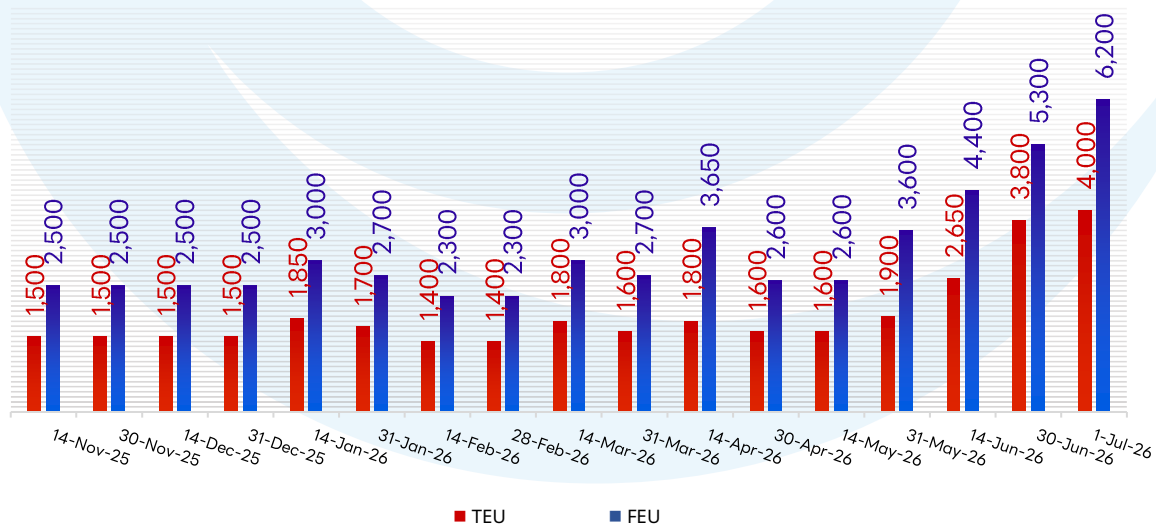
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต**  
**ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด**

**Australia**



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

**Europe**

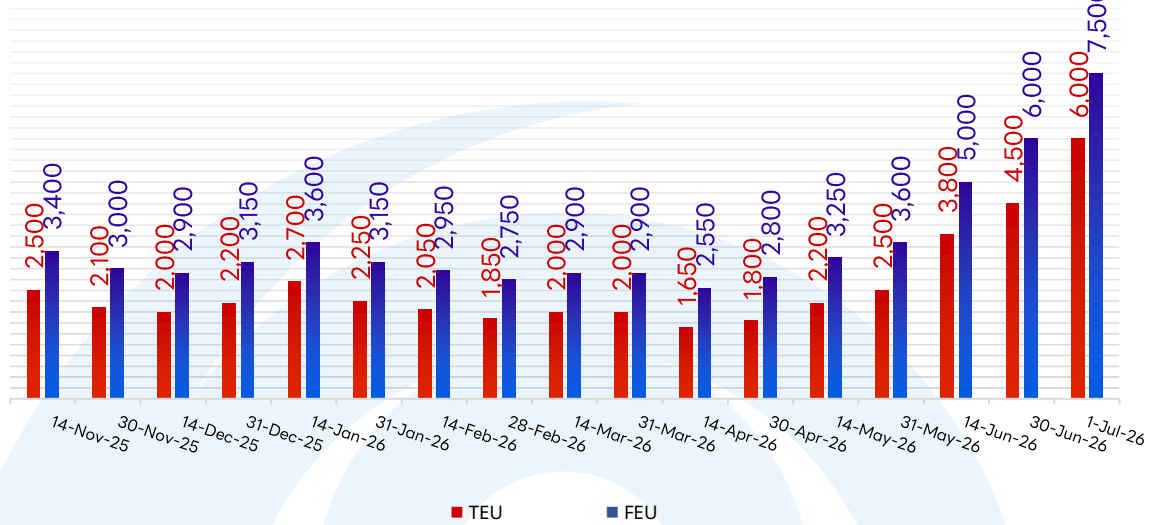


|                               | FEB-26 | MAR-26 | APR-26 | MAY-26 | JUN-26 | JUL-26 |
|-------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| EU Innovation Surcharge / TEU | 60 €   | 60 €   | 75 €   | 75 €   | 75 €   | 75 €   |
| EU Innovation Surcharge / FEU | 120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

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

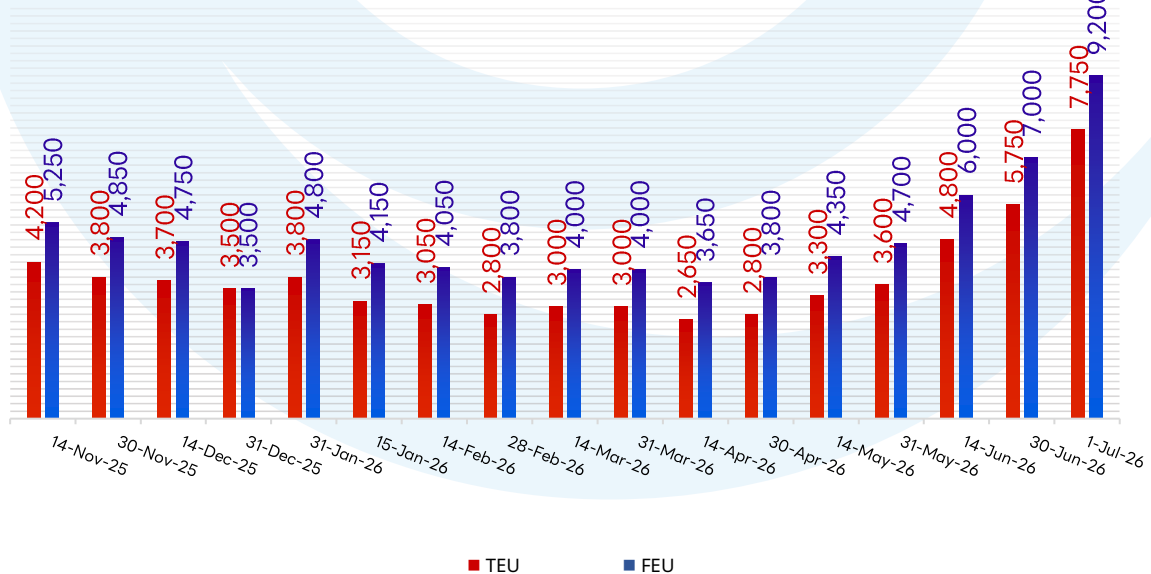
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต**  
**ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 8 เดือนล่าสุด**

**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 **5 JUL 26,**

| Port / Zone |                 | NSQ | NSP | TEU.Q   | TEU.P  | Q2P Ratio |
|-------------|-----------------|-----|-----|---------|--------|-----------|
| FE Asia     | Shanghai/Ningbo | 156 | 87  | 1138254 | 590036 | 1.93      |
|             | Qingdao         | 33  | 27  | 121193  | 163591 | 0.74      |
|             | Nagoya          | 4   | 6   | 3608    | 10354  | 0.35      |
|             | Busan           | 40  | 44  | 220476  | 235752 | 0.94      |
|             | Incheon         | 1   | 10  | 1540    | 16425  | 0.09      |
|             | Hong Kong       | 11  | 20  | 40907   | 100340 | 0.41      |
|             | Kaohsiung       | 4   | 20  | 22811   | 69531  | 0.33      |
| ME & ISC    | Jeddah          | 15  | 14  | 60417   | 64337  | 0.94      |
|             | Jebel Ali       | 8   | 6   | 9837    | 7308   | 1.35      |
|             | Mundra          | 5   | 11  | 20190   | 72600  | 0.28      |
|             | Mumbai          | 10  | 0   | 41511   | 0      | n/a       |
|             | Nhava Sheva     | 0   | 11  | 0       | 58813  | n/a       |
|             | Colombo         | 11  | 12  | 56934   | 61949  | 0.92      |
| SAF         | Port Elizabeth  | 3   | 1   | 8116    | 3739   | 2.17      |
|             | Durban          | 4   | 9   | 11885   | 50874  | 0.23      |
| AU & NZ     | Sydney          | 0   | 3   | 0       | 12901  | n/a       |
|             | Melbourne       | 2   | 7   | 6641    | 29968  | 0.22      |
|             | Brisbane        | 1   | 7   | 1286    | 31280  | 0.04      |
|             | Tauranga        | 2   | 2   | 5560    | 8630   | 0.64      |
| EU          | Hamburg         | 11  | 29  | 80874   | 236320 | 0.34      |
|             | Rotterdam       | 19  | 36  | 140046  | 216617 | 0.65      |
|             | Antwerp         | 23  | 22  | 123486  | 115346 | 1.07      |
|             | Valencia        | 9   | 10  | 19483   | 63653  | 0.31      |
|             | Barcelona       | 10  | 5   | 43501   | 30062  | 1.45      |
| USWC        | LA/LB           | 5   | 23  | 42915   | 258960 | 0.17      |
|             | Puget Sound *   | 2   | 5   | 13176   | 38885  | 0.34      |
|             | Oakland         | 1   | 6   | 2340    | 66094  | 0.04      |
| USEC        | New York        | 2   | 7   | 17212   | 64849  | 0.27      |
|             | Norfolk         | 6   | 2   | 39926   | 26562  | 1.50      |
|             | Savannah        | 7   | 6   | 67717   | 41128  | 1.65      |
|             | Charleston      | 6   | 4   | 58580   | 36263  | 1.62      |
| SEA         | Bangkok         | 3   | 13  | 3325    | 14292  | 0.23      |
|             | Laem Chabang    | 2   | 21  | 2484    | 84565  | 0.03      |
|             | Singapore       | 30  | 64  | 277665  | 414290 | 0.67      |

| <i>Port / Zone</i> | <i>NSQ</i> | <i>NSP</i> | <i>TEU.Q</i> | <i>TEU.P</i> | <i>Q2P Ratio</i> |
|--------------------|------------|------------|--------------|--------------|------------------|
| Tanjung Pelepas    | 3          | 11         | 19586        | 77227        | 0.25             |
| Port Klang         | 20         | 30         | 67449        | 108149       | 0.62             |
| Jakarta            | 10         | 30         | 13259        | 50427        | 0.26             |
| Manila             | 42         | 17         | 64125        | 21864        | 2.93             |
| Haiphong           | 9          | 7          | 29524        | 20593        | 1.43             |
| Ho Chi Minh        | 3          | 10         | 5362         | 38594        | 0.14             |

ข้อมูลอาจมีการผิดพลาด

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

## ภาคบริการสหรัฐฯ ยังขยายตัว แม้โมเมนตัมชะลอลง สะท้อนเศรษฐกิจยังมีแรงส่งแต่เริ่มเผชิญความท้าทาย

ภาคบริการสหรัฐฯ ในเดือนมิถุนายนยังคงขยายตัวต่อเนื่อง แม้อัตราการเติบโตจะชะลอลงจากเดือนก่อน สะท้อนถึงเศรษฐกิจสหรัฐฯ ยังคงมีแรงขับเคลื่อนจากภาคบริการซึ่งคิดเป็นสัดส่วนมากกว่าสองในสามของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ แต่แรงส่งจากการเร่งสั่งซื้อสินค้าและบริการในช่วงก่อนหน้าเริ่มลดลง หลังสถานการณ์ความตึงเครียดในตะวันออกกลางเริ่มคลี่คลายและราคาพลังงานปรับตัวลดลง

ข้อมูลจากสถาบัน Institute for Supply Management (ISM) ระบุว่า ดัชนีผู้จัดการฝ่ายจัดซื้อ

ถึงแม้การเติบโตของภาคบริการจะชะลอลง แต่สัญญาณเชิงบวกที่สำคัญคือ “การจ้างงานกลับมาขยายตัวเป็นครั้งแรกในรอบ 4 เดือน” โดยดัชนีการจ้างงานเพิ่มขึ้นเป็น 51.2 จากระดับหดตัวในช่วงก่อนหน้า สะท้อนว่าผู้ประกอบการยังคงมีความต้องการแรงงาน และตลาดแรงงานยังมีความแข็งแกร่งในระดับหนึ่ง ซึ่งช่วยลดความกังวลต่อภาวะเศรษฐกิจชะลอตัวอย่างรุนแรง

อีกประเด็นที่น่าจับตามองคือ แรงกดดันด้านต้นทุนเริ่มผ่อนคลายลง โดยดัชนีราคาที่ภาคธุรกิจจ่าย (Prices Paid Index) ลดลงจาก 71.3 เหลือ 67.7 หลังราคา



(PMI) ภาคบริการปรับลดลงจาก 54.5 ในเดือนพฤษภาคม เหลือ 54.0 ในเดือนมิถุนายน แม้จะชะลอลงเล็กน้อย แต่ยังคงอยู่เหนือระดับ 50 ซึ่งสะท้อนว่าภาคบริการยังอยู่ในภาวะขยายตัว อย่างไรก็ตาม ดัชนีคำสั่งซื้อใหม่ลดลงจาก 57.3 เหลือ 55.1 บ่งชี้ว่าอุปสงค์เริ่มกลับเข้าสู่ภาวะปกติ หลังจากก่อนหน้านี้ภาคธุรกิจเร่งสั่งซื้อเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากสงครามและความผันผวนของห่วงโซ่อุปทาน

พลังงานอ่อนตัวลงในช่วงปลายเดือน แม้ว่าต้นทุนในบางอุตสาหกรรม โดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีและการลงทุนด้าน AI ยังอยู่ในระดับสูง แต่การลดลงของต้นทุนด้านพลังงานถือเป็นปัจจัยบวกที่ช่วยบรรเทาแรงกดดันด้านเงินเฟ้อในระยะสั้น

อย่างไรก็ตาม ภาพรวมเศรษฐกิจสหรัฐฯ ยังคงสะท้อนความเปราะบาง โดยธนาคารกลางสหรัฐฯ สาขา

แอตแลนตา (Atlanta Fed) ประเมินว่าเศรษฐกิจสหรัฐฯ ในไตรมาสที่ 2 มีแนวโน้มขยายตัวเพียงประมาณ 1.2% ลดลงจาก 2.1% ในไตรมาสแรก เนื่องจากได้รับแรงกดดันจากการขาดดุลการค้าที่เพิ่มขึ้นและการใช้จ่ายของผู้บริโภคที่ชะลอตัว แม้ภาคบริการจะยังเป็นแรงขับเคลื่อนหลักของเศรษฐกิจก็ตาม

ในมุมมองนโยบายการเงิน ข้อมูลล่าสุดสะท้อนภาพที่ค่อนข้างสมดุล กล่าวคือ เศรษฐกิจยังขยายตัว ตลาดแรงงานยังไม่อ่อนแอมากนัก ขณะที่แรงกดดันด้านราคามีแนวโน้มลดลง ส่งผลให้ธนาคารกลางสหรัฐฯ (Fed) มีจังหวะในการติดตามข้อมูลเศรษฐกิจเพิ่มเติมก่อนตัดสินใจดำเนินนโยบาย แม้ว่าตลาดยังคงคาดว่า Fed อาจปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยอีกครั้งในช่วงปลายปี หากเงินเฟ้อยังไม่กลับเข้าสู่เป้าหมายอย่างยั่งยืน

สำหรับประเทศไทย การที่ภาคบริการของสหรัฐฯ ยังคงขยายตัวถือเป็นปัจจัยสนับสนุนต่อการค้าโลก

เนื่องจากสะท้อนว่ากิจกรรมทางเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้ารายใหญ่ยังไม่เข้าสู่ภาวะถดถอย อย่างไรก็ตาม การชะลอตัวของคำสั่งซื้อใหม่และการเติบโตทางเศรษฐกิจที่อ่อนแรงลง เป็นปัจจัยที่ผู้ส่งออกไทยควรติดตามอย่างใกล้ชิด โดยเฉพาะกลุ่มสินค้าที่พึ่งพาอุปสงค์จากตลาดสหรัฐฯ หากการใช้จ่ายของภาครัฐและผู้บริโภคชะลอตัวมากขึ้น อาจส่งผลต่อความต้องการนำเข้าสินค้าในช่วงครึ่งหลังของปี ซึ่งแม้ภาคบริการของสหรัฐฯ จะยังคงเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญของเศรษฐกิจ แต่ข้อมูลล่าสุดสะท้อนว่าโมเมนตัมการเติบโตเริ่มชะลอตัวลง ขณะที่การฟื้นตัวของการจ้างงานและแรงกดดันด้านเงินเฟ้อที่ผ่อนคลายลง ช่วยให้เศรษฐกิจยังมีเสถียรภาพในระยะสั้น ดังนั้นการจับตาดูทิศทางการเติบโตในช่วงต่อจากนี้ก็จะขึ้นอยู่กับกำลังซื้อภายในประเทศ ความเชื่อมั่นของภาครัฐ และการดำเนินนโยบายการเงินของ Fed เป็นสำคัญ

*Writer: Jirawat Singtorn; Editor: Kittisak Jinjo*

## ภาษี สงคราม และการเมืองกำลังเปลี่ยนโครงสร้างเส้นทางเดินเรืออย่างถาวร ไทยจะเป็นผู้แพ้หรือผู้ชนะ ?

จากเดิมที่เราเชื่อว่าผลพวงจากสงครามที่ทำให้ต้องมีการเปลี่ยนแปลงตารางเรือและเส้นทางเดินเรืออย่างกะทันหันนั้นเป็นเพียงแค่การแค้นเกมชั่วคราวเท่านั้น เราอาจต้องทำความเข้าใจกันใหม่อีกครั้ง เมื่อโลกยุคปัจจุบันกลับมีความเสี่ยงด้านภูมิรัฐศาสตร์มากขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ อีกทั้งความขัดแย้งในหลายพื้นที่ก็มีแต่ส่อแววยืดเยื้อลากยาวออกไปไม่แตกต่างกัน

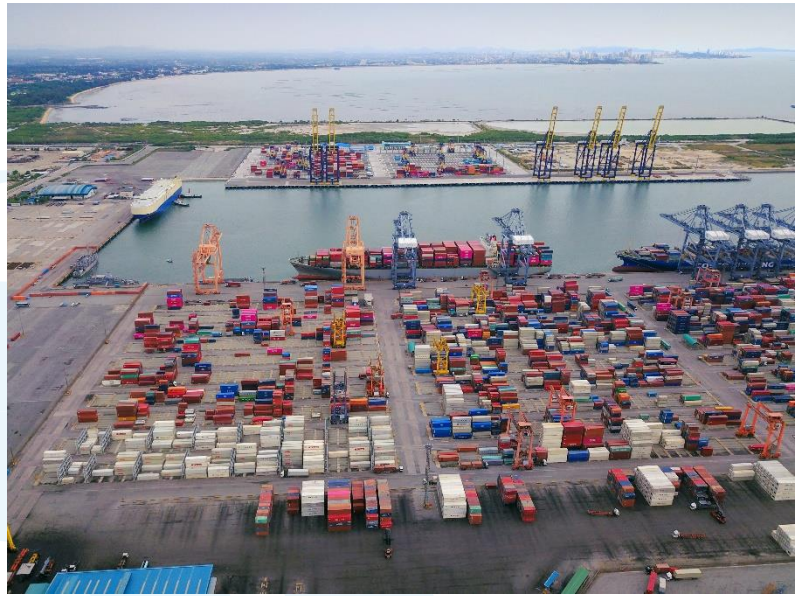
ปัจจัยเหล่านี้กลายเป็นหนึ่งในสาเหตุสำคัญที่หลายสายการเดินเรือกำลังปรับเปลี่ยนโครงสร้างเครือข่ายการให้บริการทั่วโลกอย่างสิ้นเชิง และยังมีแนวโน้มสูงที่จะเป็นการปรับในระยะยาว

นอกจากนี้ อีกปัจจัยที่สำคัญไม่แพ้กันยังเป็นการมุ่งลดทอนปัญหาในท่าเรือที่เป็นแหล่ง Transshipment ที่เผชิญมาตลอดเป็นเวลานาน นั่นคือปัญหาความแออัดหลายสายการเดินเรือกำลังตัดลดพื้นที่ระหว่างส่วนเกินที่ทำเรือขนาดใหญ่ เพื่อกระจายการบริการเข้าสู่ท่าเรือขนาดรองมากขึ้น

รวมไปถึงปัจจัยของผู้ผลิตที่ส่งผลเช่นกัน สงครามทางการค้าและกำแพงภาษีของทั้งโลกโดยเฉพาะสองยักษ์ใหญ่อย่างจีนและสหรัฐอเมริกา กำลังส่งผลให้เส้นทางการขนส่งสินค้าเปลี่ยนแปลงไปอย่างสิ้นเชิง สินค้าขาออกจากจีนกระจายไปในหลายพื้นที่มากขึ้น ในขณะที่สินค้าขาเข้าสู่สหรัฐอเมริกาก็มาจากหลายพื้นที่มากขึ้นเช่นกัน

การปรับเรือโครงสร้างเส้นทางเดินเรือและการให้บริการย่อมหมายถึงหลายท่าเรือต้องเผชิญกับความเสี่ยงไปโดยปริยาย โดยจะมีทั้งผู้ชนะที่ได้รับผลประโยชน์และผู้แพ้ที่สูญเสียผลประโยชน์จากการปรับเปลี่ยนครั้งใหญ่

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



โดยหนึ่งในพื้นที่ที่เห็นชัดเจนก็คือตะวันออกกลาง ซึ่งหลายสายเรือเน้นไปให้บริการในท่าเรือโดยรอบภูมิภาคที่ปลอดภัยกว่า ที่เอาเข้าจริงก็เริ่มทยอยปรับมาตั้งแต่เกิดวิกฤตการณ์ในทะเลแดง และมีวิกฤตการณ์ในช่องแคบฮอร์มุซเป็นอีกปัจจัยเร่งสำคัญ

ท่าเรือขนาดใหญ่ของภูมิภาคอย่าง Jeddah ของซาอุดีอาระเบียมีสถิติการเติบโตที่น่าสนใจ โดยมี "ดัชนี Port LSCI" พุ่งขึ้น 14.9% แบบไตรมาสต่อไตรมาส จาก 403.06 ในไตรมาสที่ 1 มาอยู่ที่ 463.02 ในไตรมาสที่ 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 หลายสายเรือกำลังปรับลดพื้นที่ระหว่างอย่างมีนัยสำคัญ เพื่อหันไปหาทางเลือกที่มีขนาดเล็กแทน

โดยดัชนีของ Mundra ลดลง 5.7% ในระหว่างไตรมาส ขณะที่ Nhava Sheva ลดลงเช่นกัน 1.8% และ

Colombo ปรับตัวลดลงเล็กน้อย 0.1% ในทางกลับกันท่าเรือรองอย่าง Pipavav, Ennore, Hazira และ Visakhapatnam ต่างมีดัชนีที่เติบโตทั้งหมด

ยิ่งย้าให้เราเห็นถึงกลยุทธ์ของกลุ่มสายเรือที่ตั้งใจหลีกเลี่ยงจุดที่แออัด 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 ขณะที่แหลมฉบังของบ้านเราก็กได้รับผลประโยชน์เช่นกัน 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 ท่าเรือและประเทศที่สามารถปรับตัวรับเทรนด์ก็เหมือนกลุ่มความได้เปรียบในการแข่งขันของการค้าโลกยุคใหม่

ย้อนมามาดูท่าเรือในบ้านเรา แม้แหลมฉบังจะเป็นกลุ่มผู้ชนะที่ได้รับผลประโยชน์จากการรื้อโครงสร้างของฟลายสายเรือด้วยดัชนีที่เติบโตถึงร้อยละ 4 แต่ในขณะเดียวกันก็ยังขาดแคลนการพัฒนาพื้นที่หลังท่า, ขาดแคลนการพัฒนาระบบไอที, ขาดแคลนการเชื่อมต่อทางราง และโดยเฉพาะปัญหารถบรรทุกแออัดที่ยังไม่ได้รับการแก้ไขหรือพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม แล้วจะเอาอะไรไปรองรับการเติบโตร้อยละ 4 นั้น ?

รวมไปถึงท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 ที่เป็นการพยายามสร้างท่าเรือขนาดใหญ่เพื่อการ “ควมรวม” สวนกระแสเทรนด์โลกที่เน้นไปที่การ “กระจาย” อีกทั้งการก่อสร้างยังไม่แล้วเสร็จเสียที กำหนดการเปิดใช้งานก็ตีเลี้ยวออกไปอีกเรื่อยๆ จนเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จในอนาคตในวันนั้นท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 อาจกลายเป็นการ “เกิดผิดยุค” ไปโดยปริยาย

หรือเราอาจไม่ใช่ผู้ชนะที่แท้จริง บางที 4% นั้นอาจเป็นแค่ภาพลวงตาที่ไม่มีความหมายอะไรเลยก็ได้

Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo

## พายุซัดเอเชียหนักท่ามกลาง Early Peak Season ท่าเรือวิกฤติทั่วทั้งทวีป



# พายุซัดเอเชียหนัก ท่ามกลาง Early Peak Season ท่าเรือวิกฤติทั่วทั้งทวีป

ในช่วงหลายสัปดาห์ที่ผ่านมาหลายประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ต้องเจอกับสภาพอากาศที่เลวร้าย ฝนและลมพายุที่รุนแรงกำลังส่งผลให้เกิดปัญหาความแออัด (Port Congestion) ในหลายท่าเรือ หลายสายเรือขนส่งสินค้าทางทะเลต้องยกเว้นการเข้าเทียบท่า (Skip-Port) ทั้งในเส้นทางหลักตะวันออก-ตะวันตก (Transpacific) และเส้นทางบริการภายในภูมิภาคเอเชีย (Intra-Asia)

ซึ่งปัจจัยด้านสภาพอากาศ ดันมาชนกับปัจจัยด้าน Early Peak Season พอติดพอดี ยิ่งทำให้ความแออัดที่สะสมอยู่มากโขแล้วถูกกระหน่ำซ้ำเติมกำลังสอง

ทั้งสองปัจจัยไม่ใช่เรื่องใหม่ แต่เป็นเรื่องที่มีการคาดการณ์ไว้ก่อนหน้านี้และเกิดขึ้นมาสักระยะหนึ่งแล้ว ทว่าการเข้ามามีอิทธิพลต่อตลาดพร้อมๆ กันของปัจจัยระดับใหญ่ยักษ์ย่อมส่งผลให้เกิดวิกฤติหนักแบบที่เรากำลังเผชิญอยู่ ณ ขณะนี้อ่าน

เพิ่มเติม “พายุซัดเอเชียหนักท่ามกลาง Early Peak Season ท่าเรือวิกฤติทั่วทั้งทวีป” [คลิกที่นี่](#)

## ตารางสรุปดัชนีอัตราค่าระวาง

### Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

| Description                           | UNIT | Previous Index<br>26 June 2026 | Current Index<br>3 July 2026 |
|---------------------------------------|------|--------------------------------|------------------------------|
| Comprehensive Index                   |      | 3239.64                        | 3326.87                      |
| Europe (Base port)                    | TEU  | 3342                           | 3418                         |
| Europe (Base port)                    | FEU  | 5766                           | 5797                         |
| Mediterranean (Base port)             | TEU  | 4666                           | 4717                         |
| Mediterranean (Base port)             | FEU  | 6900                           | 6985                         |
| USWC (Base port)                      | FEU  | 6067                           | 6630                         |
| USEC (Base port)                      | FEU  | 7384                           | 8296                         |
| South America (Santos)                | TEU  | 7970                           | 7230                         |
| South America (Santos)                | FEU  | 8184                           | 7544                         |
| Central/South America WC (Manzanillo) | TEU  | 5771                           | 5404                         |
| Central/South America WC (Manzanillo) | FEU  | 6184                           | 5772                         |
| East/West Africa (Lagos)              | TEU  | 4243                           | 4134                         |
| South Africa (Durban)                 | TEU  | 2740                           | 2873                         |
| East Africa (Mombasa)                 | TEU  | 3367                           | 3420                         |
| Persian Gulf and Red Sea (Dubai)      | TEU  | 4592                           | 4392                         |
| India and Pakistan 20ft (Nhava Sheva) | TEU  | 2256                           | 2082                         |
| Australia/New Zealand (Melbourne)     | TEU  | 2078                           | 2279                         |
| Southeast Asia (Singapore)            | TEU  | 682                            | 668                          |
| West Japan (Base port)                | TEU  | 323                            | 323                          |
| East Japan (Base port)                | TEU  | 333                            | 333                          |
| Korea (Pusan)                         | TEU  | 177                            | 163                          |

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



ตารางอบรมประจำปี 2026



## 1Day Training

หลักสูตรอบรมครอบคลุมเนื้อหาทุกสายงานด้านโลจิสติกส์  
และการค้าระหว่างประเทศสำหรับผู้เริ่มต้นและผู้มีประสบการณ์

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



## 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

