

คำระวางเรือ

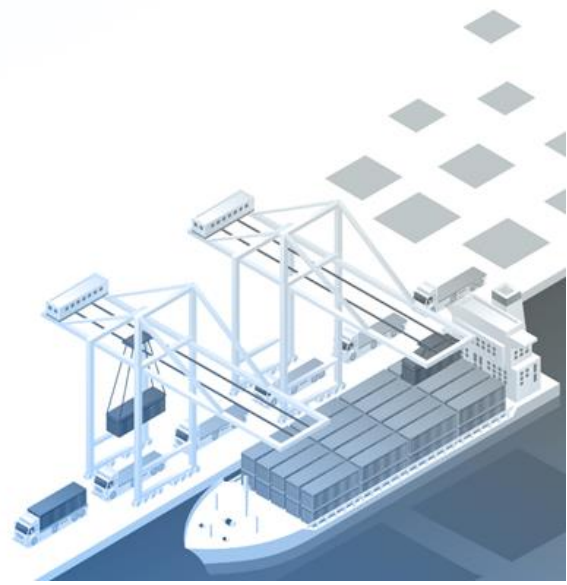
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่

28

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
Thai National Shippers' Council



www.tnsc.com



TNSC Weekly Briefing (16 July 2026)

Thai Bath Rate



USD

33.52



EUR

38.14



GBP

44.73



AUD

23.18



CNY

4.94



JPY

0.21



INR

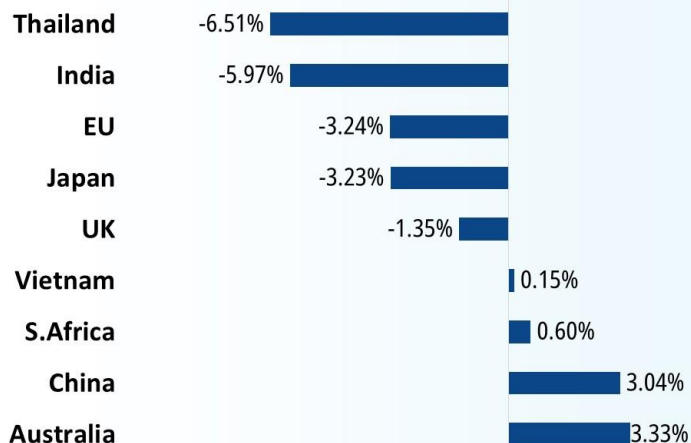
0.35



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
11-Jul-25	June 26	Apr 26 - Jun 26	3-Jul-26	10-Jul-26
1733.29	3018.26	2336.67	3326.87	3184.83

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	71-79	72-78	68-75

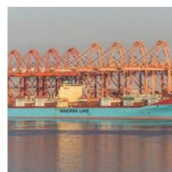


Gold :	4010-4175	USD/Ounces
--------	-----------	------------



การคำจันมิ.ย.เต็บโตเหนือคาค แรงหนุนจาก AI แต่เศรษฐกิจภายในยังท้าทาย

อ่านต่อหน้า 13



ฝั่งนู้นว่าไ้ ! กองเรือสินค้าเริ่มหวนคินเส้นทางทะเลแดง – คลองสุเอซ

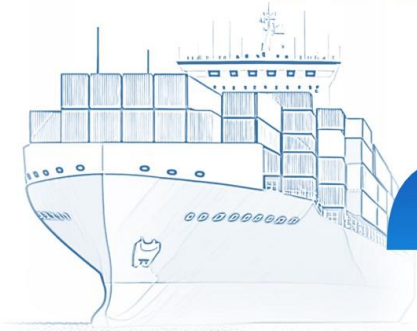
อ่านต่อหน้า 14



Spotlight Product ไตรมา 2/2569 - กลุ่มสินค้าอาหารสัตว์เลี้ยง (Pet Food)

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 และมงรางวัลให้โดยศุภชัยคลังโครงการเสรี
- (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 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	700**	1,400**				
Thailand - Europe (Main Port)	3,400**	5,600**	ISOCC	Included		
			LSS	Included		
			EUIS	75 €	150 €	
			Subject to ENS USD 30/BL 20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD			
Thailand - US West Coast	4,900**	6,400**	All - In			
Thailand - US East Coast	6,500**	8,900**	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 ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 3,400 USD/TEU และ 5,600 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลง โดยอยู่ที่ 4,900 USD/TEU และ 6,400 USD/FEU ส่วนค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลงเช่นกัน โดยอยู่ที่ 6,500 USD/TEU และ 8,900 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 : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดชอบต่อการกระทำใดๆของผู้ใช้บริการที่ก่อให้เกิดความเสียหายจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด ๆ 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)

เนื่องจากในปัจจุบัน ตลาดตะวันออกกลางกำลังเผชิญหน้ากับความท้าทายรอบด้าน จากสถานการณ์ทางการเมืองในภูมิภาคที่ยังคงมีความไม่แน่นอนสูง ซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงต่อระบบการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีที่ช่องแคบฮอร์มุซยังคงถูกปิดตายอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับอัตราค่าระวางเรือในเส้นทางทะเลแดงที่ยังคงทรงตัวอยู่ในระดับสูง ส่งผลให้ผู้ส่งออกต้องประสบความยากลำบากอย่างยิ่งในการจัดหาตู้สินค้าและเรือขนส่งในการกระจายสินค้าไปยังภูมิภาคตะวันออกกลาง ซึ่งยืดเยื้อมาราว 5 เดือน

โดยท่านสมาชิกสามารถติดต่อสรท. เพื่อประสานงานกับผู้ให้บริการและร่วมหาแนวทางแก้ไขปัญหาด้านโลจิสติกส์ได้ที่ 02-679-7555 ต่อ 200 (คุณจันทน์) และ 302 (คุณกิตติศักดิ์) หรืออีเมล jantane@tnsc.com และ kittisak.j@tnsc.com

หมายเหตุ :

- 1) อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษที่ปรากฏขึ้นอยู่กับเส้นทางและผู้ให้บริการหรือสายเรือ
- 2) อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษรวมไปถึงอัตราค่าระวางอาจมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วจากสถานการณ์ โปรดติดตามกับผู้ให้บริการหรือสายเรืออย่างใกล้ชิด

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
ขอเรียนเชิญทุกท่านเข้าร่วม



ศึกษาดูงาน ประเทศ *Japan* ญี่ปุ่น

LOGISTICS TRANSFORMATION &
SMART SUPPLY CHAIN 2026

in Japan

ก้าวทันโลกธุรกิจยุคใหม่ พร้อมเรียนรู้แนวคิด

Smart Logistics & Supply Chain Transformation

เปิดประสบการณ์ศึกษาดูงาน Smart Logistics & Supply Chain Transformation ณ ประเทศญี่ปุ่น เยี่ยมชมคลังสินค้าอัตโนมัติ ท่าเรือใหญ่ และงานแสดงเทคโนโลยีระดับโล พร้อมเจาะลึกเทรนด์ค้าปลีกและพฤติกรรมผู้บริโภคในมหานครโตเกียว



กำหนดการ
7 -11 กันยายน 2569



ระยะเวลา
5 วัน 3 คืน



ณ กรุงโตเกียว
ประเทศญี่ปุ่น

สิ่งที่ผู้เข้าร่วมจะได้รับ

- ✓ เรียนรู้แนวโน้ม Smart Logistics & Supply Chain ระดับโลก
- ✓ เปิดมุมมองด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมโลจิสติกส์
- ✓ สร้างเครือข่ายทางธุรกิจระหว่างประเทศ
- ✓ ศึกษาพฤติกรรมผู้บริโภคและเทรนด์ค้าปลีกญี่ปุ่น
- ✓ ต่อยอดแนวคิดเพื่อพัฒนาธุรกิจและองค์กร

สมัครด่วน
ตั้งแต่วันนี้ - 31 ก.ค 69

ค่าลงทะเบียน (ไม่รวม Vat)

Member

45,900

บาท/ท่าน

Non-member

50,900

บาท/ท่าน

รับจำนวนจำกัด สมัครด่วน

หมายเหตุ

- อัตราค่าบริการยังไม่รวมค่าตัวเครื่องบิน
- มีบริการจองตั๋วเครื่องบิน Zipair ราคาท่านละ 21,000 บาท (ไม่รวม VAT)
- กรณีพักห้องเดี่ยว ชำระเพิ่มท่านละ 6,000 บาท
- อัตราค่าบริการยังไม่รวมค่าอาหาร 2 มื้ออิสระ ที่ระบุในกำหนดการ

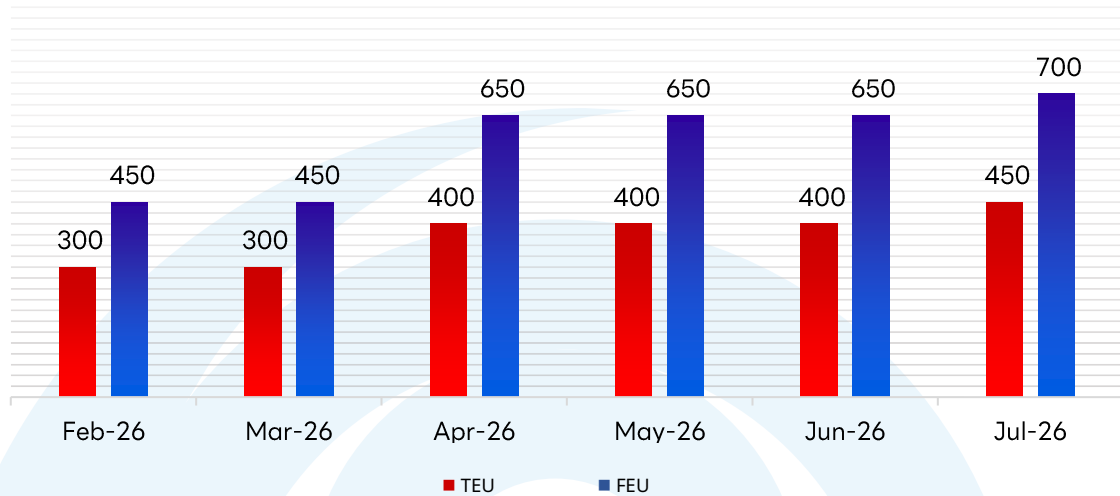
สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย โทร. 02-679-7555 ต่อ 502 (คุณวัชรินทร์), 503 (คุณกนกวรรณ)
สอบถามรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ watcharin@tnsc.com, kanwara@tnsc.com

ดูรายละเอียดเพิ่มเติม
และลงทะเบียนได้ที่



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

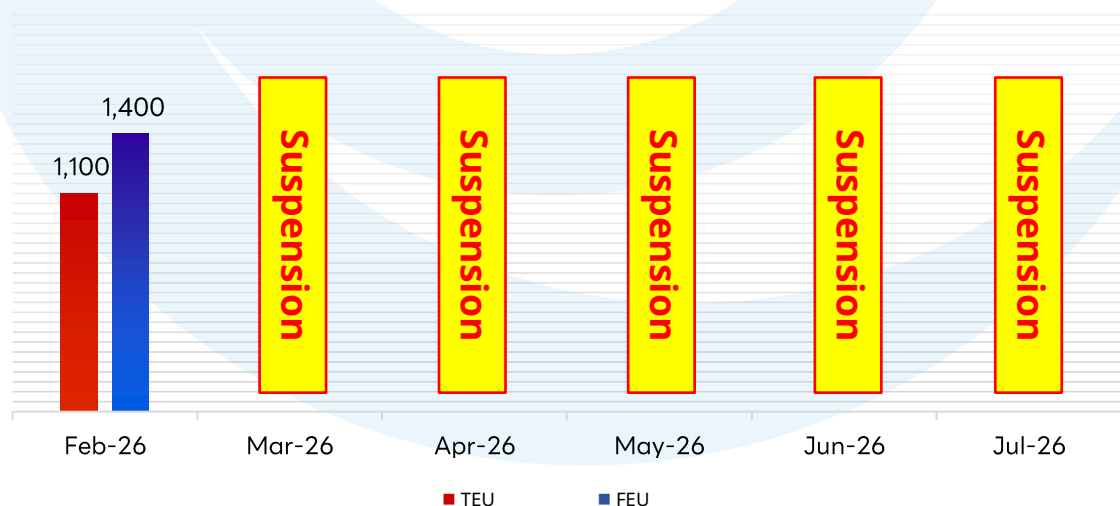
Japan



	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

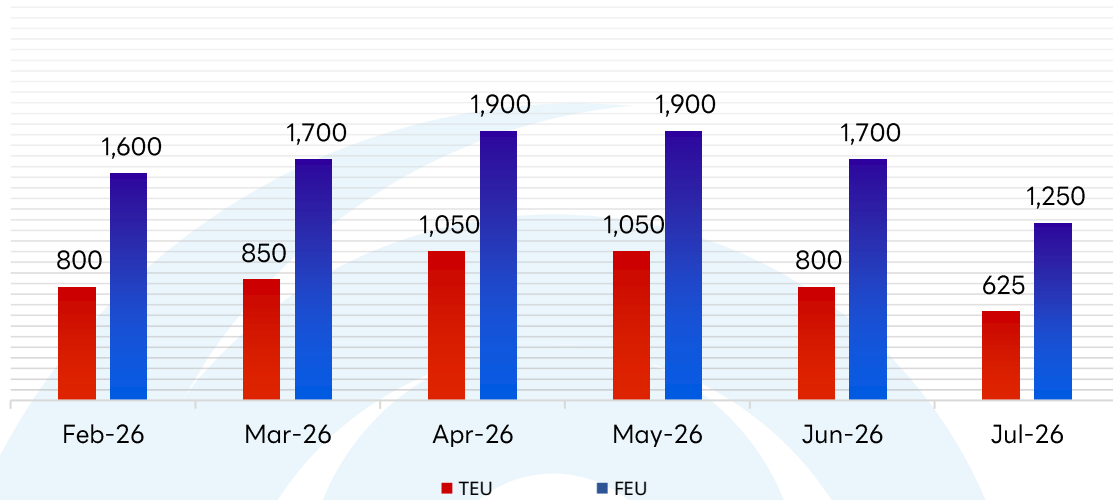


	FEB-26	MAR-26	APR-26	MAY-26	JUN-26	JUL-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	45	-	-	-	-	-
Low Sulphur Surcharge / FEU	90	-	-	-	-	-

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

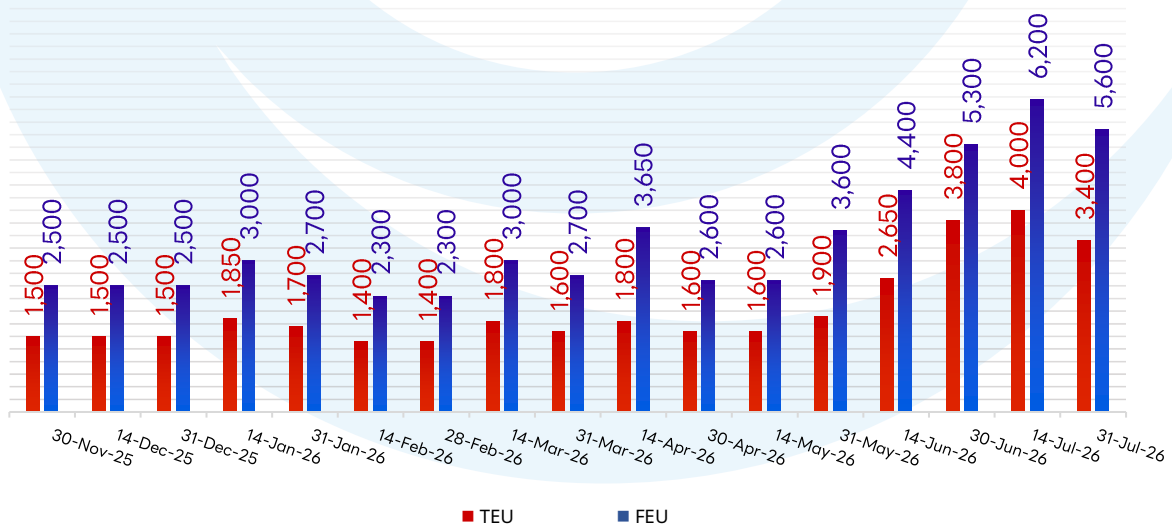
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด

Australia



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

Europe

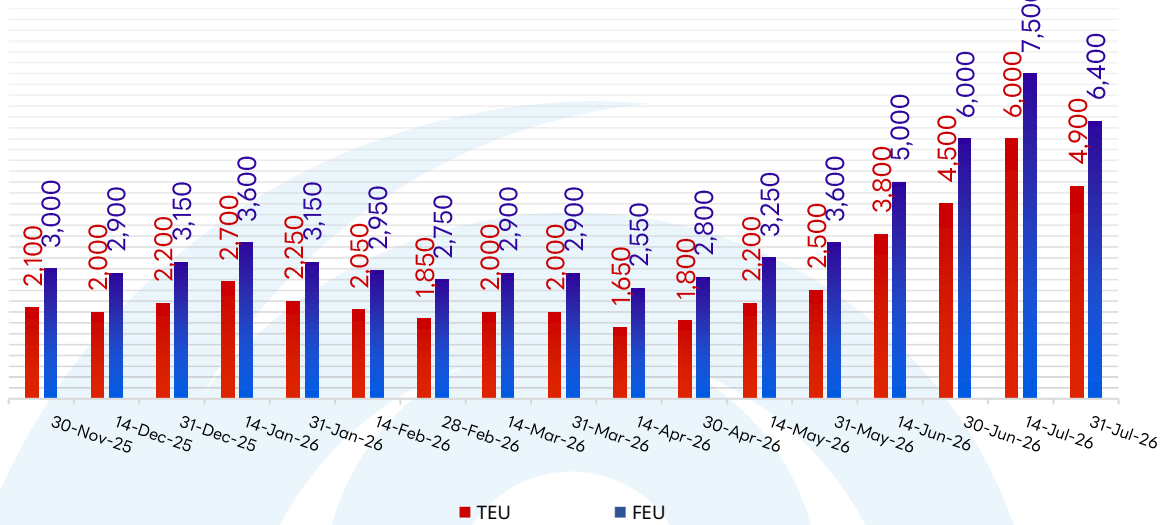


	FEB-26	MAR-26	APR-26	MAY-26	JUN-26	JUL-26
EU Innovation Surcharge / TEU	60 €	60 €	75 €	75 €	75 €	75 €
EU Innovation Surcharge / FEU	120 €	120 €	150 €	150 €	150 €	150 €

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

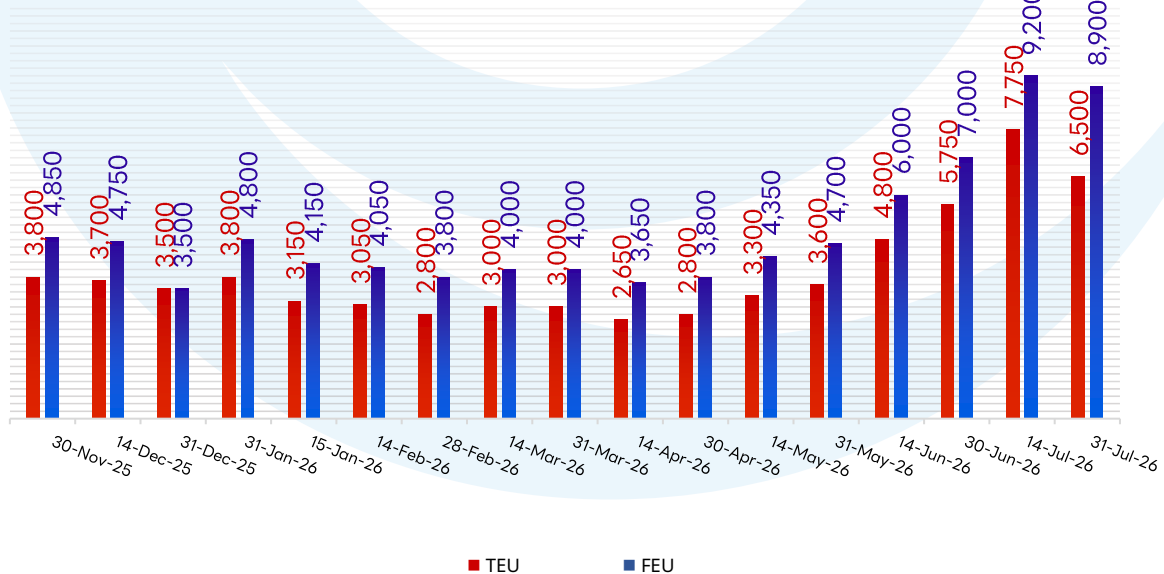
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 8 เดือนล่าสุด

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 **15 JUL 26,**

	<i>Port / Zone</i>	<i>NSQ</i>	<i>NSP</i>	<i>TEU.Q</i>	<i>TEU.P</i>	<i>Q2P Ratio</i>
FE Asia	Shanghai/Ningbo	184	114	1041300	810811	1.28
	Qingdao	34	36	156126	202986	0.77
	Nagoya	2	0	3513	0	n/a
	Busan	40	37	205732	204749	1.00
	Incheon	3	7	3428	8205	0.42
	Hong Kong	12	15	55225	51652	1.07
	Kaohsiung	9	25	38584	100189	0.39
ME & ISC	Jeddah	25	14	96516	47968	2.01
	Jebel Ali	11	8	18433	13043	1.41
	Mundra	11	12	71062	80172	0.89
	Mumbai	17	0	73643	0	n/a
	Nhava Sheva	1	0	6546	0	n/a
	Colombo	5	18	14854	86704	0.17
SAF	Port Elizabeth	3	2	8304	3545	2.34
	Durban	5	9	43222	42972	1.01
AU & NZ	Sydney	0	9	0	36450	n/a
	Melbourne	2	4	11140	18907	0.59
	Brisbane	1	8	3766	32113	0.12
	Tauranga	2	2	5091	5427	0.94
EU	Hamburg	9	38	102482	277754	0.37
	Rotterdam	16	36	154283	201959	0.76
	Antwerp	16	28	58883	159969	0.37
	Valencia	7	12	19338	96590	0.20
	Barcelona	3	8	22606	63277	0.36
USWC	LA/LB	5	25	23068	224050	0.10
	Puget Sound *	2	13	14728	96553	0.15
	Oakland	2	4	17035	31502	0.54
USEC	New York	4	9	31813	74554	0.43
	Norfolk	1	6	6585	45640	0.14
	Savannah	9	10	68071	74596	0.91
	Charleston	2	4	18009	41965	0.43
SEA	Bangkok	2	10	1946	10628	0.18
	Laem Chabang	6	20	10483	73179	0.14
	Singapore	23	70	109854	416241	0.26

<i>Port / Zone</i>	<i>NSQ</i>	<i>NSP</i>	<i>TEU.Q</i>	<i>TEU.P</i>	<i>Q2P Ratio</i>
Tanjung Pelepas	4	13	14339	97150	0.15
Port Klang	32	32	107865	117841	0.92
Jakarta	13	30	25792	47611	0.54
Manila	38	14	52199	23039	2.27
Haiphong	6	0	15269	0	n/a
Ho Chi Minh	4	20	11394	91311	0.12

ข้อมูลอาจมีการผิดพลาด

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

การค้าจีนมี.ย.เติบโตเหนือคาด แรงหนุนจาก AI แต่เศรษฐกิจภายในยังท้าทาย

การค้าระหว่างประเทศของจีนในเดือนมิถุนายน 2569 ส่งสัญญาณแข็งแกร่งกว่าที่นักวิเคราะห์คาดไว้ โดยการส่งออกและนำเข้าขยายตัวสะท้อนว่าอุปสงค์จากตลาดโลกยังคงเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญของเศรษฐกิจจีน แม้ภายในยังเผชิญการบริโภคที่อ่อนแอและภาคอสังหาริมทรัพย์ที่ยังไม่ฟื้นตัวเต็มที่ ข้อมูลจากศุลกากรจีนระบุว่า การส่งออกเดือนมิถุนายนเพิ่มขึ้น 27.0% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน สูงกว่าที่คาดไว้ที่ประมาณ 18% และเร่งตัวจากเดือนพฤษภาคมที่ขยายตัว 19.4% ขณะที่การนำเข้าเพิ่มขึ้น 36.0% สูงกว่าที่นักวิเคราะห์คาดไว้เช่นกัน ส่งผลให้มูลค่าการค้าโดยรวมเติบโตอย่างโดดเด่น และทำให้จีนยังคงรักษาการเกินดุลการค้าในระดับสูง โดยเกินดุลถึง 125.6 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ในเดือนมิถุนายน

ปัจจัยสำคัญที่ผลักดันการส่งออกของจีนในช่วงนี้ คือ ความต้องการสินค้าที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (AI) ที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทั่วโลก ไม่ว่าจะเป็นเซมิคอนดักเตอร์ อุปกรณ์ศูนย์ข้อมูล (Data Center) และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ขั้นสูง นอกจากนี้ การลงทุนด้าน AI ในหลายประเทศยังช่วยกระตุ้นความต้องการสินค้าจากห่วงโซ่อุปทานของจีน ส่งผลให้การส่งออกสินค้ากลุ่มเทคโนโลยีเติบโตอย่างโดดเด่น

ในด้านการนำเข้า จีนมีการนำเข้าชิปและชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์เพิ่มขึ้นอย่างมาก โดยเฉพาะจากเกาหลีใต้และไต้หวัน ซึ่งสะท้อนว่าภาคการผลิตของจีนยังคงเร่งนำเข้าวัตถุดิบและชิ้นส่วนเพื่อรองรับการผลิตสินค้าส่งออกและอุตสาหกรรมเทคโนโลยีที่กำลังขยายตัว

อย่างไรก็ตาม แม้ตัวเลขการค้าจะออกมาแข็งแกร่ง แต่ภาพรวมเศรษฐกิจจีนยังไม่ได้ฟื้นตัวอย่างทั่วถึง นักวิเคราะห์หลายสำนักมองว่า การเติบโตยังพึ่งพาภาคการส่งออกเป็นหลัก ขณะที่การบริโภคภายในประเทศ การลงทุนภาคเอกชน และภาคอสังหาริมทรัพย์ยังคงอ่อนแอ ทำให้การฟื้นตัวของเศรษฐกิจจีนยังมีความไม่สมดุล และรัฐบาลอาจจำเป็นต้องออกมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจเพิ่มเติมในช่วงครึ่งหลังของปี

อีกปัจจัยหนึ่งที่มีส่วนสนับสนุนการส่งออก คือ ผู้ประกอบการบางส่วนเร่งส่งมอบสินค้าไปยังตลาดต่างประเทศ ก่อนที่มาตรการทางการค้าหรือภาษีนำเข้าของประเทศคู่ค้าจะมีการเปลี่ยนแปลง รวมทั้งการขยายตลาดไปยังเอเชียตะวันออก

เฉียงใต้ ละตินอเมริกา และแอฟริกา เพื่อลดการพึ่งพาตลาดหลักอย่างสหรัฐฯ และสหภาพยุโรป ซึ่งยังคงมีความตึงเครียดด้านการค้าในหลายประเด็น

สำหรับเศรษฐกิจโลก ตัวเลขการค้าของจีนถือเป็น



สัญญาณบวก เนื่องจากสะท้อนว่าอุปสงค์สินค้าเทคโนโลยีและสินค้าอุตสาหกรรมยังอยู่ในระดับสูง ซึ่งช่วยสนับสนุนการค้าโลก และห่วงโซ่อุปทานระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตาม การพึ่งพาการส่งออกมากกว่าการบริโภคภายในประเทศ ทำให้เศรษฐกิจจีนยังมีความเปราะบาง หากเศรษฐกิจประเทศคู่ค้าชะลอตัว หรือเกิดมาตรการกีดกันทางการค้าเพิ่มเติม ก็อาจส่งผลกระทบต่อการค้าเติบโตของจีนได้ในระยะต่อไป

สำหรับประเทศไทย การขยายตัวของการค้าจีนถือเป็นปัจจัยบวกต่อภาคการส่งออกของไทย โดยเฉพาะสินค้าวัตถุดิบ ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ เคมีภัณฑ์ และสินค้าเกษตรที่เชื่อมโยงกับห่วงโซ่อุปทานของจีน อย่างไรก็ตาม ผู้ส่งออกไทยควรติดตามมาตรการการค้าของประเทศมหาอำนาจ รวมถึงแนวโน้มเศรษฐกิจภายในของจีนอย่างใกล้ชิด เพราะหากการบริโภคในประเทศยังฟื้นตัวได้ช้า การเติบโตที่พึ่งพาการส่งออกเพียงด้านเดียวอาจไม่เพียงพอที่จะรักษาโมเมนตัมเศรษฐกิจในระยะยาว

Writer: Jirawat Singtorn; Editor: Kittisak Jinjo

ฝั่งนู้นว่าไ้ ! กองเรือสินค้าเริ่มหวนคืนเส้นทางทะเลแดง – คลองสุเอซ

ในขณะที่ออร์มูซยังคงเดือด

ตลาดการขนส่งสินค้าทางทะเลกำลังมีการจัดระเบียบเส้นทางครั้งสำคัญ โดยเฉพาะจากการขยับของ Maersk ในการเดินหน้าแผนการเดินทางเรือสินค้ากลับมาผ่านเส้นทางคลองสุเอซและทะเลแดงอย่างเอาเรื่องเอาจัง

โดยล่าสุดมีการประกาศปรับเปลี่ยนโครงสร้างเส้นทางเดินเรืออย่างต่อเนื่องเป็นเส้นทางที่สามในบริการเชื่อมโยงภูมิภาคตะวันออกกลาง เมดิเตอร์เรเนียน และแอฟริกาตะวันตก ผ่านท่าเรือ Salalah ในทะเลแดง หลังจากก่อนหน้านี้สามารถเชื่อมโยงเส้นทางอินเดียตะวันออกกลาง และชายฝั่งตะวันออกของสหรัฐฯ (USEC) ภายใต้การคุ้มกันของกองทัพอเมริกัน

การหันกลับมาใช้เส้นทางเดิมนี้น่าจะช่วยย่นระยะเวลาการเดินทางเฉลี่ย 7-14 วัน อีกทั้งยังช่วยให้ลดจำนวนเรือที่เคยต้องใช้เพิ่มเพื่อแล่นอ้อมแหลมกู๊ดโฮปลงไปได้ 2-3 ลำ และนำไปเติมเต็มในเส้นทางอื่น และยังช่วยยกระดับความน่าเชื่อถือของตารางเดินเรือ (Schedule Reliability) ได้ดีขึ้นไปอีกจากที่เป็นจุดแข็งในการให้บริการอยู่แล้ว

อย่างไรก็ตาม การเคลื่อนไหวนี้ถือว่ามีความสำคัญมากต่อตลาด โดยหลายฝ่ายกำลังจับตามองอย่างใกล้ชิด ซึ่งในมุมมองวิเคราะห์เส้นทางนี้อาจกลายเป็นปัจจัยสำคัญที่เข้ามาซ้ำเติมปัญหาอุปทานในตลาดในอนาคตรุนแรง

โดยเมื่อเส้นทางผ่านคลองสุเอซกลับมาสู่ภาวะปกติและสายเรือใช้ระยะเวลาเดินทางสั้นลง กลุ่ม Effective Supply ในช่วงสองสามปีที่ผ่านมา หรือพื้นที่ระหว่างที่เคยถูกดึงไปกับการเดินเรืออ้อมแอฟริกาตอนใต้ราวร้อยละ 10 ของตลาดโลกจะไหลทะลักกลับทันที

และเมื่อมาประกอบเหมาะกับการขยายตัวของกองเรือคอนเทนเนอร์โลกที่จะเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 8.1 ในปี 2027 ตลาดอาจต้องเผชิญกับภาวะอุปทานส่วนเกินที่รุนแรง



ตั้งแต่ร้อยละ 20 ไปจนถึงร้อยละ 25 ซึ่งอาจนำไปสู่ภาวะค่าระวางเรือพุ่งเหวี่ยงเหมือนในอดีต

นับได้ว่าเป็นข่าวเลวร้ายของผู้ให้บริการ แต่กลับเป็นข่าวดีที่มีมานานๆ ครั้งของผู้นำเข้าส่งออก

กว่าเหตุการณ์ดังกล่าวก็อาจจะยังไม่เกิดขึ้นในทันที เนื่องจากสภาพแวดล้อมทางภูมิรัฐศาสตร์ในปัจจุบันมีความซับซ้อนและพลิกผันสูงมาก โดยเฉพาะปัจจัยระหว่างสหรัฐฯ และอิหร่าน หรืออีกคู่อย่างซาอุดีอาระเบียและกลุ่มฮูตีในเยเมนที่ประเดิมกันไปสดๆ ร้อนๆ ทำให้กลุ่มสายเรือยังคงแผนสำรองในการอ้อมแหลมกู๊ดโฮปเอาไว้ตลอดเวลา

Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo

Spotlight Product - Sector Analysis 2/2026 - กลุ่มสินค้าอาหารสัตว์เลี้ยง (Pet Food)

Pet Food ไทยมาแรง ส่งออกโต 8.2% - ขึ้นแท่นอันดับ 2 พร้อมวิเคราะห์ตลาด - อนาคต

Spotlight Product ไตรมาส 2/2569 - กลุ่มสินค้าอาหารสัตว์เลี้ยง (Pet Food)

เมื่อความสัมพันธ์ระหว่างนุถและน้องหมาน้องแมวกำลังเปลี่ยนจากสัตว์เลี้ยง กลายเป็น "สมาชิกสำคัญในครอบครัว" ดังนั้นเทรนด์ "Pet Humanization" จึงไม่ได้เปลี่ยนแค่ไลฟ์สไตล์การใช้ชีวิต แต่ยังเป็นเบ็ดเตล็ดมหาศาสตร์ในระบบโลจิสติกส์และการค้าโลก ซึ่งประเทศไทยเรากำลังเล่นในกระแสนี้ได้อย่างเหนือชั้น

โดยล่าสุด ในอุตสาหกรรมส่งออกอาหารสุนัขและแมว ไทยสามารถไต่ขึ้นแท่นอันดับ 2 ของโลกไปแล้ว !!

อ่านเพิ่มเติม “Spotlight Product ไตรมาส 2/2569 - กลุ่มสินค้าอาหารสัตว์เลี้ยง (Pet Food)” [คลิกที่นี่](#)

ตารางสรุปดัชนีอัตราค่าระวาง

Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Description	UNIT	Previous Index 3 July 2026	Current Index 10 July 2026
Comprehensive Index		3326.87	3184.83
Europe (Base port)	TEU	3418	3332
Europe (Base port)	FEU	5797	5616
Mediterranean (Base port)	TEU	4717	4561
Mediterranean (Base port)	FEU	6985	6655
USWC (Base port)	FEU	6630	6219
USEC (Base port)	FEU	8296	8134
South America (Santos)	TEU	7230	6570
South America (Santos)	FEU	7544	6851
Central/South America WC (Manzanillo)	TEU	5404	5011
Central/South America WC (Manzanillo)	FEU	5772	5301
East/West Africa (Lagos)	TEU	4134	4186
South Africa (Durban)	TEU	2873	2829
East Africa (Mombasa)	TEU	3420	3471
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	TEU	4392	4199
India and Pakistan 20ft (Nhava Sheva)	TEU	2082	1960
Australia/New Zealand (Melbourne)	TEU	2279	2266
Southeast Asia (Singapore)	TEU	668	628
West Japan (Base port)	TEU	323	320
East Japan (Base port)	TEU	333	322
Korea (Pusan)	TEU	163	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

หลักสูตรอบรมครอบคลุมเนื้อหาทุกสายงานด้านโลจิสติกส์
และการค้าระหว่างประเทศสำหรับผู้เริ่มต้นและผู้มีประสบการณ์



1Day Training

หลักสูตรอบรมครอบคลุมเนื้อหาทุกสายงานด้านโลจิสติกส์
และการค้าระหว่างประเทศสำหรับผู้เริ่มต้นและผู้มีประสบการณ์

อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : www.tnscacademy.com/schedule/

ตารางอบรมประจำปี 2026



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

