

คำระวางเรือ

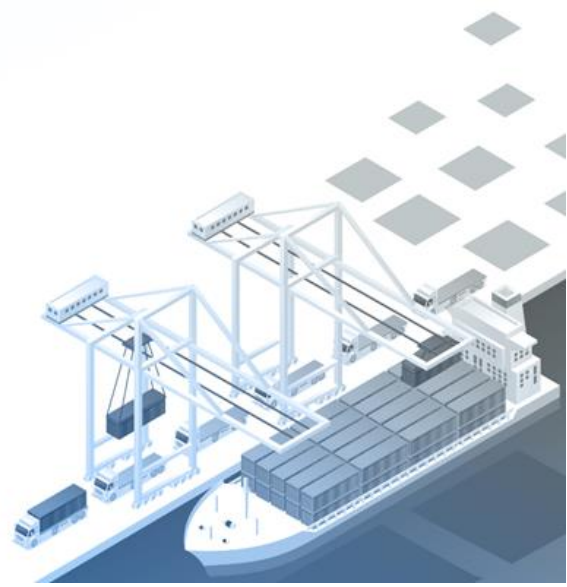
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่

29

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
Thai National Shippers' Council



www.tnsc.com



TNSC Weekly Briefing (24 July 2026)

Thai Bath Rate



USD
33.73



EUR
38.45



GBP
45.12



AUD
23.61



CNY
4.98



JPY
0.21

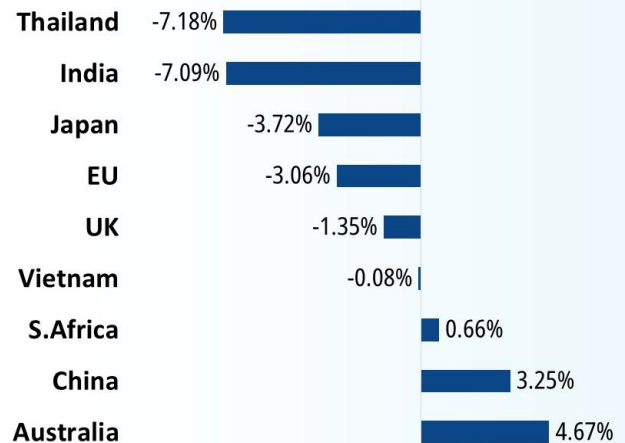


INR
0.35



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
19-Jul-25	Jun 26	Apr 26 - Jun 26	10-Jul-26	17-Jul-26
1552.92	3018.26	2336.67	3184.83	3080.31

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	78-89	75-87	73-83



Gold :	3983-4112	USD/Ounces
--------	-----------	------------



จีนเร่งยกระดับภาคอุตสาหกรรมสู่การเป็นศูนย์กลางการผลิตและนวัตกรรมแห่งอนาคต

อ่านต่อหน้า 13



ภัยแล้งหวนคืนคลองปานามาในรอบ 3 ปี ทวีความรุนแรงด้วย “ซูเปอร์เอลนีโญ”

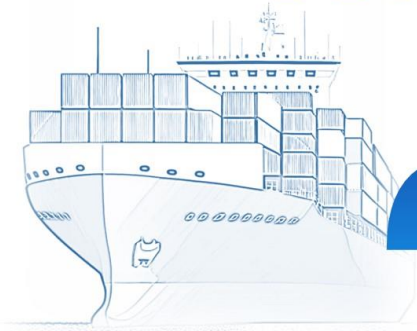
อ่านต่อหน้า 15



ยุคใหม่ของตารางเรือ - เมื่อภูมิศาสตร์การเมืองพลิกโฉมโลจิสติกส์ ไทยจะเป็นผู้แพ้หรือผู้ชนะ?

อ่านต่อหน้า 17

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 และมงรางวัลให้โดยศกษาคลังโครงการแล้ว
- (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

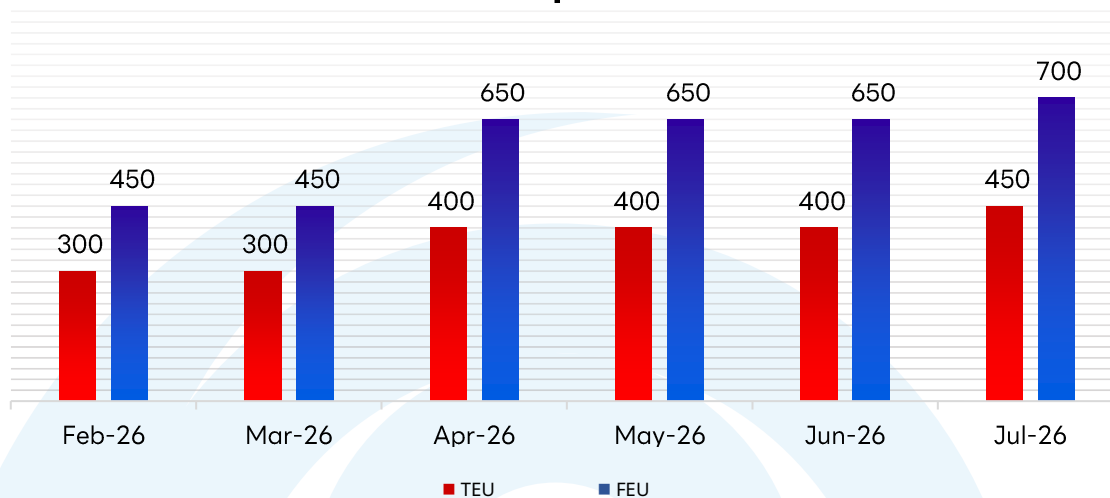
สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย โทร. 02-679-7555 ต่อ 502 (คุณวัชรินทร์), 503 (คุณกนกวรรณ)
สอบถามรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ watcharin@tnsc.com, kanwara@tnsc.com

ดูรายละเอียดเพิ่มเติม
และลงทะเบียนได้ที่



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

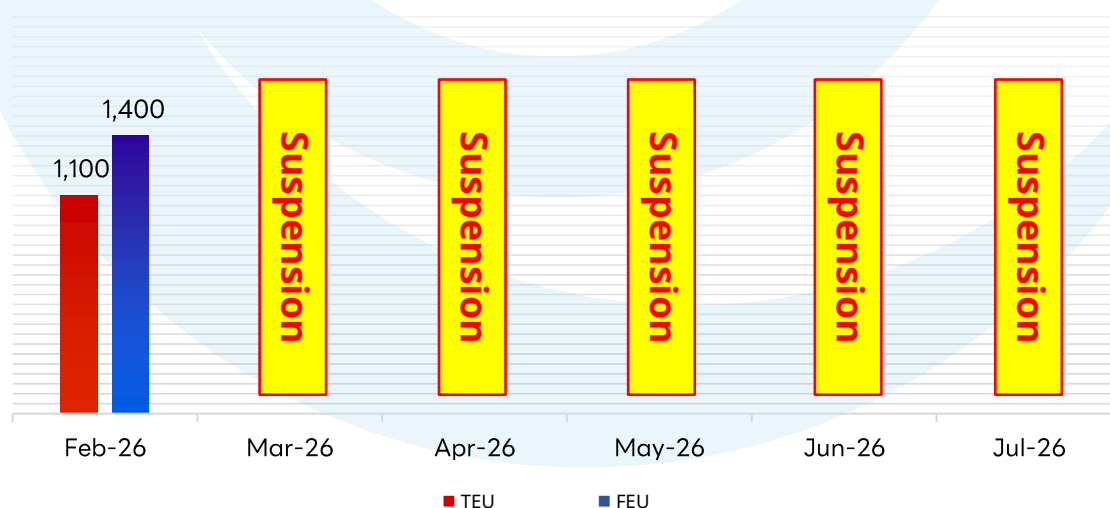
Japan



	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

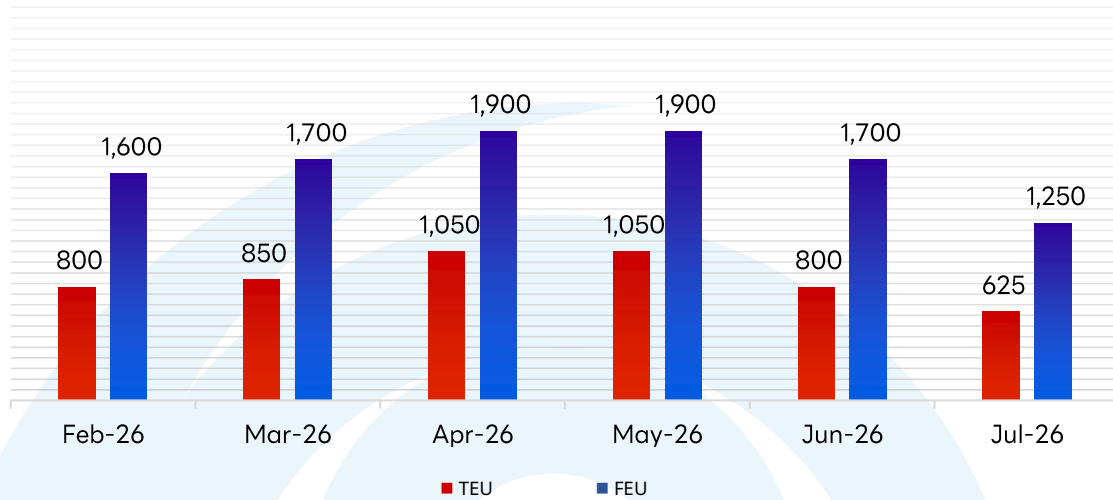


	FEB-26	MAR-26	APR-26	MAY-26	JUN-26	JUL-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	45	-	-	-	-	-
Low Sulphur Surcharge / FEU	90	-	-	-	-	-

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

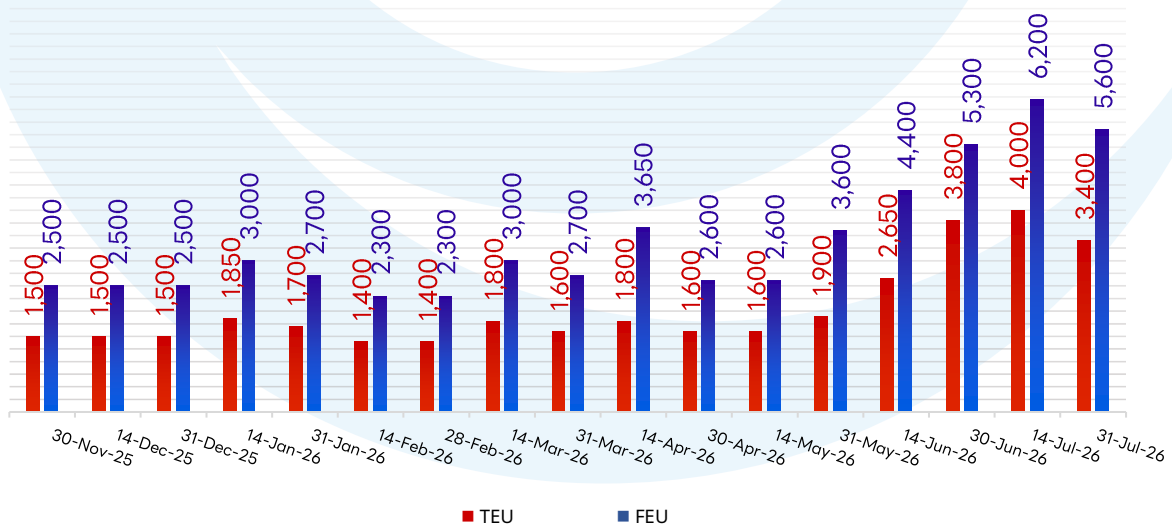
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด

Australia



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

Europe

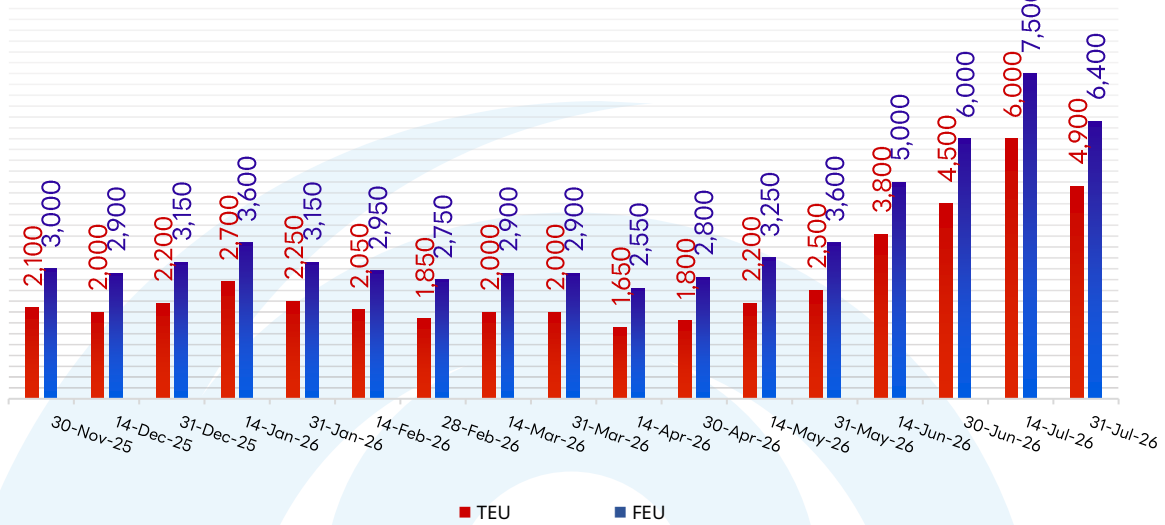


	FEB-26	MAR-26	APR-26	MAY-26	JUN-26	JUL-26
EU Innovation Surcharge / TEU	60 €	60 €	75 €	75 €	75 €	75 €
EU Innovation Surcharge / FEU	120 €	120 €	150 €	150 €	150 €	150 €

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

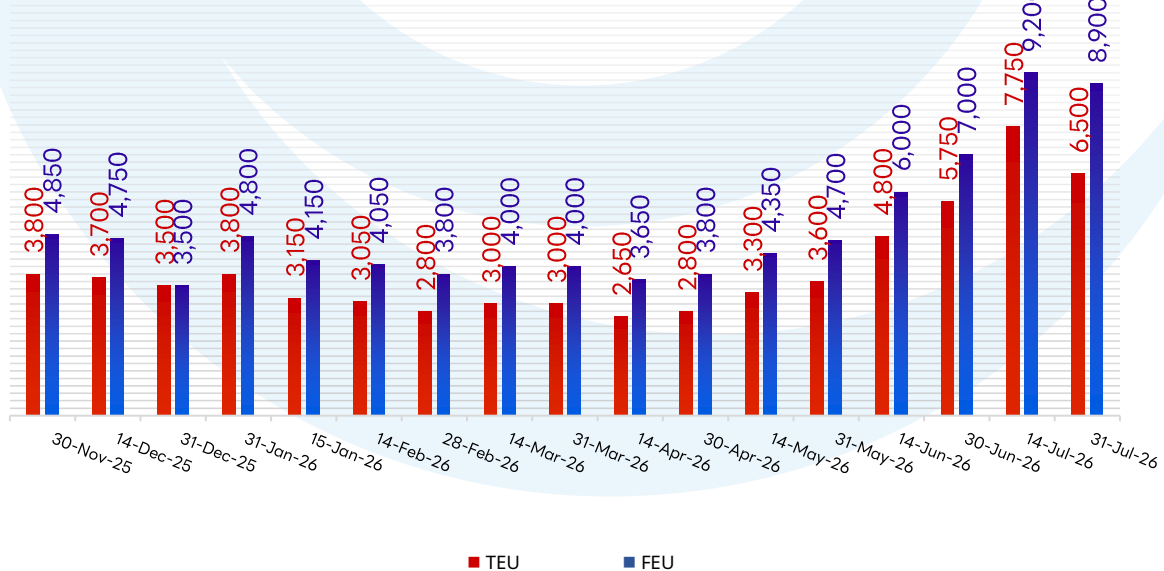
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 8 เดือนล่าสุด

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 **21 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	251	104	1465795	654514	2.24
	Qingdao	44	30	225440	196365	1.15
	Nagoya	2	8	3026	18285	0.17
	Busan	20	46	86403	223219	0.39
	Incheon	3	11	3922	14687	0.27
	Hong Kong	26	16	82830	117241	0.71
	Kaohsiung	3	22	3967	81749	0.05
ME & ISC	Jeddah	28	11	97880	55893	1.75
	Jebel Ali	13	8	14116	14650	0.96
	Mundra	8	12	56180	84552	0.66
	Mumbai	12	0	44341	0	n/a
	Nhava Sheva	2	9	11152	46649	0.24
	Colombo	13	13	51615	88855	0.58
SAF	Port Elizabeth	3	1	14418	3805	3.79
	Durban	9	9	63269	54131	1.17
AU & NZ	Sydney	3	2	9803	11159	0.88
	Melbourne	5	4	23038	18360	1.25
	Brisbane	1	4	548	17303	0.03
	Tauranga	2	3	6771	8185	0.83
EU	Hamburg	10	30	98644	219638	0.45
	Rotterdam	17	30	92814	186268	0.50
	Antwerp	17	22	74724	151488	0.49
	Valencia	14	11	50948	89619	0.57
	Barcelona	4	3	11459	31219	0.37
USWC	LA/LB	3	23	15829	225430	0.07
	Puget Sound *	2	7	10948	61419	0.18
	Oakland	3	5	21163	50712	0.42
USEC	New York	4	5	24218	35885	0.67
	Norfolk	3	3	18022	21771	0.83
	Savannah	6	8	36882	65335	0.56
	Charleston	2	6	12771	50950	0.25
SEA	Bangkok	2	9	2382	3970	0.60
	Laem Chabang	4	16	5061	45911	0.11
	Singapore	22	62	170185	397981	0.43

Port / Zone	NSQ	NSP	TEU.Q	TEU.P	Q2P Ratio
Tanjung Pelepas	2	8	10676	43759	0.24
Port Klang	33	28	113770	134978	0.84
Jakarta	9	27	8107	41331	0.20
Manila	30	17	40063	21338	1.88
Haiphong	10	10	23528	25185	0.93
Ho Chi Minh	10	10	27630	24078	1.15

ข้อมูลอาจมีการผิดพลาด

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

จีนเร่งยกระดับภาคอุตสาหกรรมสู่การเป็นศูนย์กลางการผลิตและนวัตกรรมแห่งอนาคต

จีนเดินหน้านำยกระดับโครงสร้างภาคอุตสาหกรรมอย่างต่อเนื่อง เพื่อเปลี่ยนผ่านจากการเป็นฐานการผลิตขนาดใหญ่ของโลกไปสู่การเป็นศูนย์กลางด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม โดยมุ่งพัฒนาอุตสาหกรรมดั้งเดิมควบคู่กับการสร้างอุตสาหกรรมแห่งอนาคต ซึ่งจะเป็นหัวใจสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจคุณภาพสูงตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (ปี 2569-2573)

ในช่วงครึ่งแรกของปี 2569 ผลผลิตภาคอุตสาหกรรมของจีนขยายตัว 5.4% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และภาคอุตสาหกรรมมีส่วนสนับสนุนการเติบโตของเศรษฐกิจ

อุตสาหกรรมเครื่องจักรและอุปกรณ์ ยังคงเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญของเศรษฐกิจจีน โดยมีส่วนสนับสนุนการเติบโตของภาคอุตสาหกรรมเกือบหนึ่งในสี่ ผ่านการขยายตัวของอุตสาหกรรมต่อเรือ ยานยนต์ เครื่องจักรกล และอุปกรณ์การผลิตขั้นสูง ขณะที่อุตสาหกรรมต่อเรือของจีนยังคงครองอันดับหนึ่งของโลก โดยมีคำสั่งซื้อยาวต่อเนื่องไปจนถึงปี 2573 และกว่าร้อยละ 90 ของการผลิตเป็นการส่งออกไปยังตลาดต่างประเทศ สะท้อนศักยภาพการแข่งขันของจีนในอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าเพิ่มสูง

อีกปัจจัยสำคัญที่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตคือการนำ AI มาใช้ในภาคอุตสาหกรรมอย่างเป็นรูปธรรม ไม่ว่าจะเป็น



มากกว่า 35% สะท้อนว่าภาคการผลิตยังคงเป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ แม้จีนจะเผชิญแรงกดดันจากเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัวและความตึงเครียดทางการค้าระหว่างประเทศ

หนึ่งในยุทธศาสตร์สำคัญของจีนคือ การยกระดับอุตสาหกรรมดั้งเดิม ให้มีประสิทธิภาพและมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น ผ่านการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล ระบบอัตโนมัติ และ AI ในกระบวนการผลิต เพื่อลดต้นทุน เพิ่มคุณภาพสินค้า และยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคอุตสาหกรรม

ระบบตรวจสอบคุณภาพสินค้าอัตโนมัติที่สามารถตรวจจับข้อบกพร่องในระดับไมครอน หรือการใช้โมเดลภาษาขนาดใหญ่เพื่อเร่งการวิจัยและพัฒนา ซึ่งช่วยลดระยะเวลาการพัฒนาได้ถึง 40% นอกจากนี้ จีนยังเดินหน้านำผลักดันโครงการ AI Plus Initiative เพื่อขยายการใช้ AI ไปยังภาคการผลิตและอุตสาหกรรมต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง

ปัจจุบันจีนมีโรงงานอัจฉริยะมากกว่า 65,000 แห่ง และผู้ประกอบการอุตสาหกรรมขนาดใหญ่กว่า 30% ได้นำ AI

เข้ามาใช้ในกระบวนการผลิต สะท้อนว่าการเปลี่ยนผ่านสู่การผลิตอัจฉริยะกำลังเกิดขึ้นในวงกว้าง และเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนการผลิตในระยะยาว นอกจากการยกระดับอุตสาหกรรมเดิมแล้ว จีนยังให้ความสำคัญกับการพัฒนา อุตสาหกรรมแห่งอนาคต เพื่อสร้างเครื่องยนต์ทางเศรษฐกิจใหม่ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมหุ่นยนต์ ปัญญาประดิษฐ์ วัสดุขั้นสูง และเศรษฐกิจดิจิทัล

อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ถือเป็นหนึ่งในตัวอย่างที่เห็นได้ชัด บริษัทจีนสามารถผลิตหุ่นยนต์อิมเมเนนอยด์ได้มากกว่า 400 รุ่น คิดเป็นกว่าครึ่งหนึ่งของผลิตภัณฑ์ทั้งหมดในตลาดโลก ขณะที่หุ่นยนต์สี่ขาที่พัฒนาโดยจีนครองสัดส่วนยอดขายเกือบ 70% ของตลาดโลก นอกจากนี้ จีนยังประสบความสำเร็จในการผลิตคาร์บอนไฟเบอร์ชนิดกำลังสูงระดับอุตสาหกรรม และพัฒนาโมเดล AI ขนาดใหญ่แบบเปิดอย่างต่อเนื่อง ซึ่งสะท้อนความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีของประเทศ

ภาพรวมดังกล่าวสะท้อนว่า จีนกำลังดำเนินยุทธศาสตร์ปรับโครงสร้างเศรษฐกิจครั้งสำคัญ จากการพึ่งพาการผลิตสินค้าปริมาณมากและต้นทุนต่ำ ไปสู่การสร้างมูลค่าเพิ่มผ่านเทคโนโลยี นวัตกรรม และอุตสาหกรรมขั้นสูง เพื่อรองรับการ

แข่งขันในระยะยาว และลดผลกระทบจากความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจโลก

สำหรับประเทศไทย การเปลี่ยนผ่านของภาคอุตสาหกรรมจีนถือเป็นทั้งโอกาสและความท้าทาย ผู้ประกอบการไทยที่อยู่ในห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมเทคโนโลยี ยานยนต์ไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์ และชิ้นส่วนอุตสาหกรรม อาจได้รับประโยชน์จากความต้องการวัตถุดิบและชิ้นส่วนที่เพิ่มขึ้น ขณะเดียวกัน การแข่งขันด้านเทคโนโลยีและการผลิตก็จะทวีความเข้มข้นมากขึ้น ส่งผลให้ภาคอุตสาหกรรมไทยจำเป็นต้องเร่งยกระดับการผลิต พัฒนานวัตกรรม และเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน เพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขันในห่วงโซ่อุปทานโลก

การยกระดับภาคอุตสาหกรรมของจีนในครั้งนี้จึงสะท้อนให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างของเศรษฐกิจจีนอย่างชัดเจน โดยการพัฒนาอุตสาหกรรมดั้งเดิมควบคู่กับการสร้างอุตสาหกรรมแห่งอนาคต จะเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจจีนในระยะยาว และอาจส่งผลต่อทิศทางการแข่งขันของภาคอุตสาหกรรมโลก รวมถึงผู้ประกอบการไทยที่เชื่อมโยงกับห่วงโซ่อุปทานการผลิตระหว่างประเทศ

Writer: Jirawat Singtorn; Editor: Kittisak Jinjo

ภัยแล้งหวนคืนคลองปานามาในรอบ 3 ปี ทวีความรุนแรงด้วย “ซูเปอร์เอลนีโญ”

ย้อนกลับไปในช่วงกลางปี 2023 ถึง 2024 ภูมิภาคอเมริกากลางต้องเผชิญกับภาวะแห้งแล้งครั้งรุนแรงที่สุดในประวัติศาสตร์ ส่งผลให้ประเทศปานามาประสบวิกฤตการขาดแคลนน้ำอย่างหนัก โดยเฉพาะในทะเลสาบการตุน (Gatun Lake) ซึ่งเป็นทั้งเส้นทางเดินเรือหลักของคลองปานามา และยังเป็นแหล่งน้ำอุปโภคบริโภค และแหล่งน้ำเพื่อการเกษตรกรรมที่สำคัญของประเทศ

และเมื่อวัฏจักรธรรมชาติหมุนเวียนกลับมา ในปีนี้ เอลนีโญมันได้หวนกลับมาอีกครั้ง และอาจมาแบบรุนแรงกว่าเดิม

ล่าสุดมีรายงานว่า สำนักงานบริหารคลองปานามา (Autoridad del Canal de Panamá - ACP) เตรียมนำมาตรการจำกัดการเดินเรือกลับมาใช้อีกครั้ง เพื่อเตรียมรับมือ “ซูเปอร์เอลนีโญ” ที่มีการคาดการณ์ว่าอาจรุนแรงที่สุดครั้งหนึ่งในประวัติศาสตร์

ทั้งนี้ ความน่าจะเป็นที่จะเกิดวิกฤตเอลนีโญขึ้นรุนแรงพุ่งสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ จาก 25% ในเดือนเมษายน สู่ 81% ในเดือนกรกฎาคม ส่งผลให้ ACP ต้องเร่งยกระดับมาตรการเชิงป้องกันล่วงหน้า โดยนำบทเรียนจากวิกฤตภัยแล้งในปี 2023–2024 มาเป็นแนวทางบริหารจัดการ

แนวโน้มมาตรการจำกัดขีดความสามารถในการรองรับสินค้า (Capacity) ครั้งนี้ ไม่เพียงแต่จำกัดระดับการกินน้ำลึกของเรือ (Draft Limit) เท่านั้น แต่ยังรวมถึงการปรับลดจำนวนโควตาเรือที่อนุญาตให้แล่นผ่านคลองในแต่ละวันด้วย

ย้อนไปในปี 2023–2024 ขีดความสามารถของคลองเคยถูกลดทอนลงสูงสุดถึง 50% ในบางช่วงเวลา ส่งผลให้ปริมาณเรือที่แล่นผ่านลดลงจากระดับปกติ 36 ลำต่อวัน เหลือเฉลี่ยเพียง 18 ลำต่อวันเท่านั้น

โดยในขณะนี้ ACP ได้เริ่มดำเนินมาตรการจำกัดขีดความสามารถไปแล้วบางส่วน ส่งผลให้กลุ่มสายการเดินเรือระดับโลกต้องเคลื่อนไหวเพื่อรับมือทันที โดยเฉพาะเส้นทางขนส่งระหว่างเอเชียและชายฝั่งตะวันออกของสหรัฐอเมริกา (US East Coast)

อาที MSC ได้ประกาศจัดเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษคลองปานามา (Panama Canal Surcharge) ในอัตรา 100 USD ต่อ TEU สำหรับทุกตู้สินค้าที่ผ่านคลองปานามา ตั้งแต่วันที่ 18 สิงหาคมเป็นต้นไป ในขณะที่ CMA CGM ก็ได้ประกาศบังคับใช้มาตรการเก็บค่าธรรมเนียมในลักษณะ



เดียวกันสำหรับสินค้าจากเอเชียไปยังแคริบเบียนและละตินอเมริกา ตั้งแต่วันที่ 10 สิงหาคม

อย่างไรก็ตาม ACP ระบุว่า ในช่วง 9 เดือนแรกของปีงบประมาณ (ระหว่างเดือนตุลาคมปีที่แล้ว ถึง เดือนมิถุนายนที่ผ่านมา) คลองปานามายังคงมีปริมาณการสัญจรเฉลี่ยอยู่ที่ 35 ลำต่อวัน รวมทั้งสิ้น 10,726 เที่ยว ซึ่งเพิ่มขึ้น 5.2% จากช่วงเวลาเดียวกันของปีงบประมาณก่อนหน้าที่มีจำนวน 10,191 เที่ยว

ซึ่งได้อานิสงส์จากกลาณียาที่ทำให้ปริมาณฝนที่ตกหนักตลอดปี 2025 รวมไปถึงช่วงฤดูแล้งปี 2026 ที่กลับกลายเป็นว่ามีฝนตกชุกกว่าปกติ ช่วยให้คลองปานามาสามารถรักษาระดับการกักเก็บน้ำในทะเลสาบให้อยู่ในเกณฑ์สูงได้ชั่วคราว ก่อนที่จะต้องเผชิญกับคลื่นภัยแล้งรอบใหม่จากเอลนีโญ

แม้วิกฤตภัยแล้งและการจำกัดการสัญจรในคลองปานามาจะไม่ได้ส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่อผู้ส่งออกไทยมากนัก ด้วยสินค้าไทยไม่ได้เป็นกลุ่มที่ใช้เส้นทางในคลองปานามาเป็นปริมาณมาก

แต่สำหรับบางสินค้าที่ใช้เส้นทางนี้ก็ต้องเผชิญกับต้นทุนค่าขนส่งปรับตัวสูงขึ้นจากค่าธรรมเนียมพิเศษ (Surcharge) อีกทั้งยังเสี่ยงต่อระยะเวลาการจัดส่งสินค้าที่ล่าช้า (Transit Time) จากการแออัดของเรือบริเวณหน้าคลอง

นอกจากนี้กลุ่มสินค้าที่ไม่ได้ใช้เส้นทางคลองปานามาก็ยังอาจได้รับผลกระทบทางอ้อมอยู่ดี ด้วยคลองปานามาเป็นเส้นทางเดินเรือสำคัญของโลก และหากสถานการณ์รุนแรง ก็อาจได้รับผลกระทบแผ่ขยายออกไป ซึ่งจะเป็นผลที่เห็นได้ชัดเจนในแง่ของตารางเรือ (Schedule) และจองระวาง (Booking)

ดังนั้น ผู้ประกอบการที่มีสินค้าไปยังอเมริกาเหนือ – กลาง - ใต้ ควรเตรียมพร้อมรับมือกับความเสี่ยง ในการวางแผนล่วงหน้า ตั้งแต่การผลิตและจองระวางเรือล่วงหน้าไปอย่างน้อย 4-6 สัปดาห์

หรืออีกแนวทางคือการกระจายเส้นทางขนส่ง โดยอาจต้องพิจารณาทางเลือกเส้นทางขนส่งอื่นที่หลักเสี่ยงคลองปานามา โดยแม้ค่าใช้จ่ายหลักร้อยละ TEU จะถือว่าไม่ได้สูงมากนัก แต่อาจมีต้นทุนแฝงอื่นๆตามมา

Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo



ยุคใหม่ของตารางเรือ เมื่อภูมิศาสตร์การเมืองกำลังพลิกโฉมโลกโลจิสติกส์ ไทยจะเป็นผู้แพ้หรือผู้ชนะ ?

ยุคใหม่ของตารางเรือ - เมื่อภูมิศาสตร์การเมืองพลิกโฉมโลกโลจิสติกส์ ไทยจะเป็นผู้แพ้หรือผู้ชนะ ?

จากเดิมที่เราเชื่อว่าผลพวงจากสงครามทำให้ต้องมีการเปลี่ยนแปลงตารางเรือและเส้นทางเดินเรืออย่างกะทันหันนั้น เป็นเพียงแค่การแก้ไขชั่วคราวเท่านั้น เราอาจต้องทำความเข้าใจกันใหม่อีกครั้ง

เมื่อโลกยุคปัจจุบันกลับมีความเสี่ยงด้านภูมิรัฐศาสตร์มากขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ อีกทั้งความขัดแย้งในหลายพื้นที่ก็มีแต่ ส่อแววยืดเยื้อลากยาวออกไปไม่แตกต่างกัน ปัจจัยเหล่านี้กลายเป็นหนึ่งในสาเหตุสำคัญที่หลายสายการเดินเรือกำลังปรับเปลี่ยน โครงสร้างเครือข่ายการให้บริการทั่วโลกไปอย่างสิ้นเชิง และยังมีแนวโน้มสูงที่จะเป็นการปรับในระยะยาว

อ่านเพิ่มเติม “ยุคใหม่ของตารางเรือ - เมื่อภูมิศาสตร์การเมืองพลิกโฉมโลกโลจิสติกส์ ไทยจะเป็นผู้แพ้หรือผู้ชนะ ?” [คลิกที่นี่](#)

ตารางสรุปดัชนีอัตราค่าระวาง

Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Description	UNIT	Previous Index 10 July 2026	Current Index 17 July 2026
Comprehensive Index		3184.83	3080.31
Europe (Base port)	TEU	3332	3215
Europe (Base port)	FEU	5616	5422
Mediterranean (Base port)	TEU	4561	4475
Mediterranean (Base port)	FEU	6655	6358
USWC (Base port)	FEU	6219	5721
USEC (Base port)	FEU	8134	8172
South America (Santos)	TEU	6570	5900
South America (Santos)	FEU	6851	6187
Central/South America WC (Manzanillo)	TEU	5011	4463
Central/South America WC (Manzanillo)	FEU	5301	4733
East/West Africa (Lagos)	TEU	4186	4064
South Africa (Durban)	TEU	2829	2797
East Africa (Mombasa)	TEU	3471	3423
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	TEU	4199	4266
India and Pakistan 20ft (Nhava Sheva)	TEU	1960	1853
Australia/New Zealand (Melbourne)	TEU	2266	2205
Southeast Asia (Singapore)	TEU	628	628
West Japan (Base port)	TEU	320	319
East Japan (Base port)	TEU	322	321
Korea (Pusan)	TEU	163	162

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

