

ค่าระวางเรือ

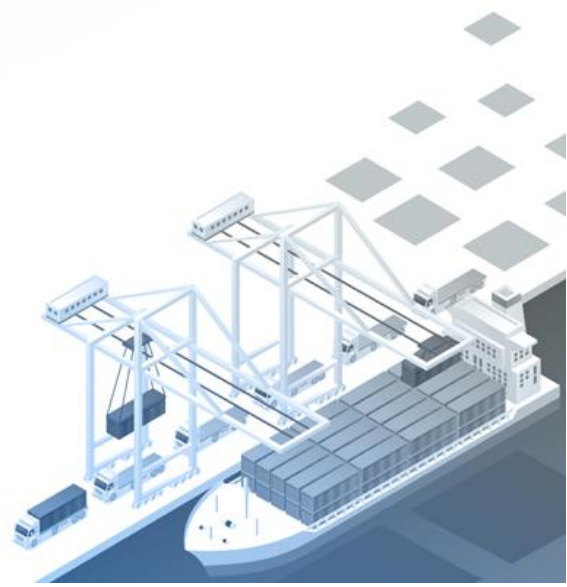
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่

31

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
Thai National Shippers' Council



www.tnsc.com



TNSC Weekly Briefing (7 August 2026)

Thai Bath Rate



USD
33.42



EUR
38.47



GBP
44.37



AUD
23.39



CNY
4.95



JPY
0.21

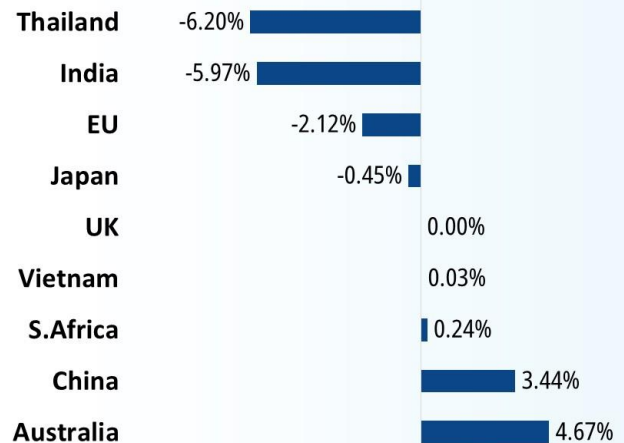


INR
0.35



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
25-Jul-25	Jun 26	Apr 26 - Jun 26	24-Jul-26	31-Jul-26
1592.59	3018.26	2336.67	3062.95	3205.97

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	84-92	85-103	81-85

Oil Price (Jan 2019 - Aug 2026)



Gold : 4024-4111 USD/Ounces

Gold Price (Jan 2019 - Aug 2026)



**ภาคการผลิตแข็งแกร่ง หุ่น Fed คง
จุดยืนเข้มงวดต่อเงินเฟ้อ**

อ่านต่อหน้า 12



**กลุ่มผู้ให้บริการจี UN ต้านการเรียกเก็บ
ค่าธรรมเนียมช่องแคบฮอร์มุซ**

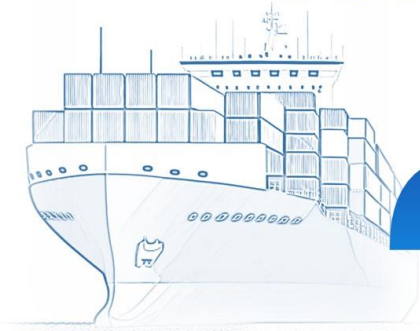
อ่านต่อหน้า 14



**ส่งมาตรการเพื่อนบ้านรับมือสินค้าทุนต่ำ
ไหลทะลัก อีกจุดเปลี่ยนสำคัญเศรษฐกิจไทย**

อ่านต่อหน้า 16

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 และมงรางวัลให้โดยศุภชัยคลังโครงการเสื้อขึ้น
- (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	69	138	Effective till 31-Aug-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	40	80	
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	90	180	
Thailand – Durban / Cape Town	2,850	4,300	ISOCC	137	274	
			Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Melbourne	875-975	1,750-1,950	All – In			
Thailand - Sydney						
Thailand - Tauranga	975	1,950				
Thailand – Europe (Main Port)	3,000	5,000	ISOCC	Included		
			LSS	Included		
			EUIS	75 €	150 €	
			20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD			
Thailand - US West Coast	6,000	7,500	All - In			
Thailand - US East Coast	8,000	10,500	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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนสิงหาคม 2569 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคงที่ในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 160 USD/TEU และ 320 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 250 USD/TEU และ 500 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 230 USD/TEU และ 450 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางปรับคงที่เช่นกัน อยู่ที่ 450 USD/TEU และ 700 USD/FEU

สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางปรับขึ้นเล็กน้อย โดยอยู่ที่ 2,850 USD/TEU และ 4,300 USD/FEU ส่วนเส้นทางเกาหลีใต้ ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 550 USD/TEU และ 900 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางปรับขึ้น โดยอยู่ที่ 875-975 USD/TEU และ 1,750-1,950 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 3,000 USD/TEU และ 5,000 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 6,000 USD/TEU และ 7,500 USD/FEU ส่วนค่าระวางฝั่ง East Coast เพิ่มขึ้นเช่นกัน โดยอยู่ที่ 8,000 USD/TEU และ 10,500 USD/FEU

REEFER CONTAINER FREIGHT RATE

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	600	800	150 - 200	Effective till 31-Aug-2026
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	800	1,100	150 - 200	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	3,800	5,000	160 - 400	

หมายเหตุ :

(*) หลายสายเรือปิดการจองระวางชั่วคราวสาเหตุจากความเสี่ยงในช่องแคบฮอร์มุซ

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)

เนื่องจากในปัจจุบัน ตลาดตะวันออกกลางกำลังเผชิญหน้ากับความท้าทายรอบด้าน จากสถานการณ์ทางการเมืองในภูมิภาคที่ยังคงมีความไม่แน่นอนสูง ซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงต่อระบบการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีที่ช่องแคบฮอร์มุซยังคงถูกปิดตายอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับอัตราค่าระวางเรือในเส้นทางทะเลแดงที่ยังคงทรงตัวอยู่ในระดับสูง ส่งผลให้ผู้ส่งออกต้องประสบความยากลำบากอย่างยิ่งในการจัดหาตู้สินค้าและเรือขนส่งในการกระจายสินค้าไปยังภูมิภาคตะวันออกกลาง ซึ่งยืดเยื้อมาราว 5 เดือน

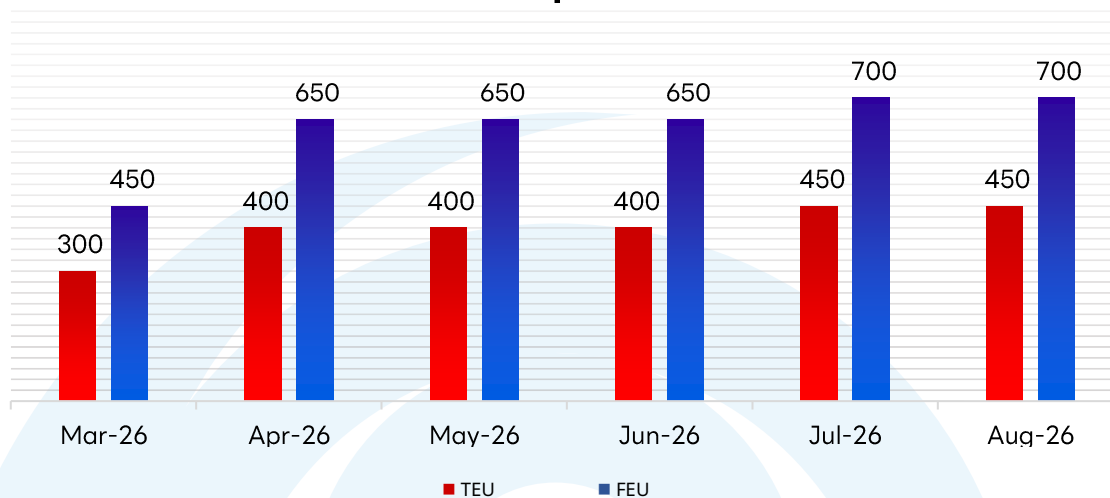
โดยท่านสมาชิกสามารถติดต่อสรท. เพื่อประสานงานกับผู้ให้บริการและร่วมหาแนวทางแก้ไขปัญหาด้านโลจิสติกส์ได้ที่ 02-679-7555 ต่อ 200 (คุณจันทน์) และ 302 (คุณกิตติศักดิ์) หรืออีเมล jantane@tnsc.com และ kittisak.j@tnsc.com

หมายเหตุ :

- 1) อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษที่ปรากฏขึ้นอยู่กับเส้นทางและผู้ให้บริการหรือสายเรือ
- 2) อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษรวมไปถึงอัตราค่าระวางอาจมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วจากสถานการณ์ โปรดติดตามกับผู้ให้บริการหรือสายเรืออย่างใกล้ชิด

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

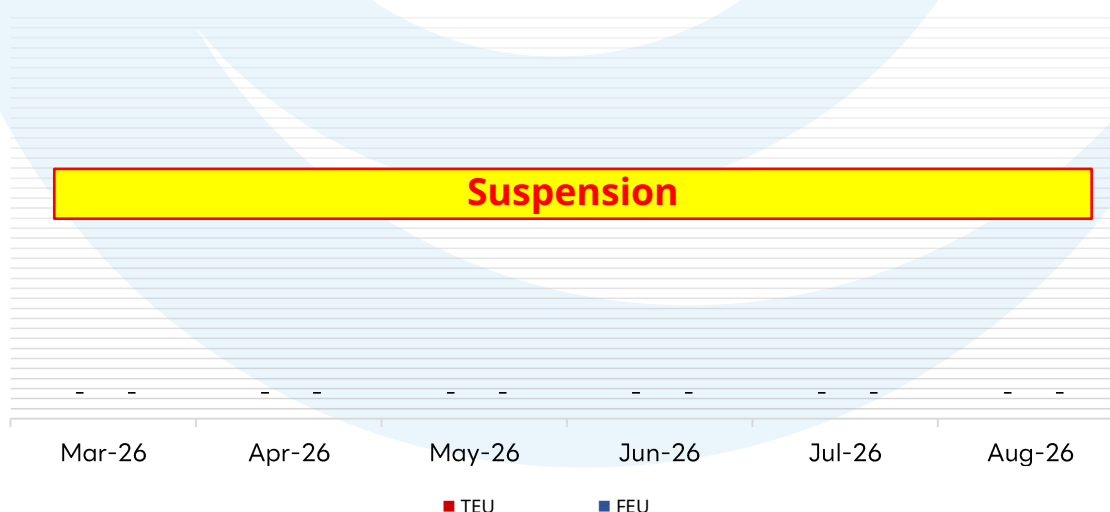
Japan



	MAR-26	APR-26	MAY-26	JUN-26	JUL-26	AUG-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	34	23	46	46	57	69
Low Sulphur Surcharge / FEU	69	46	92	92	115	138

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

Jebel-Ali

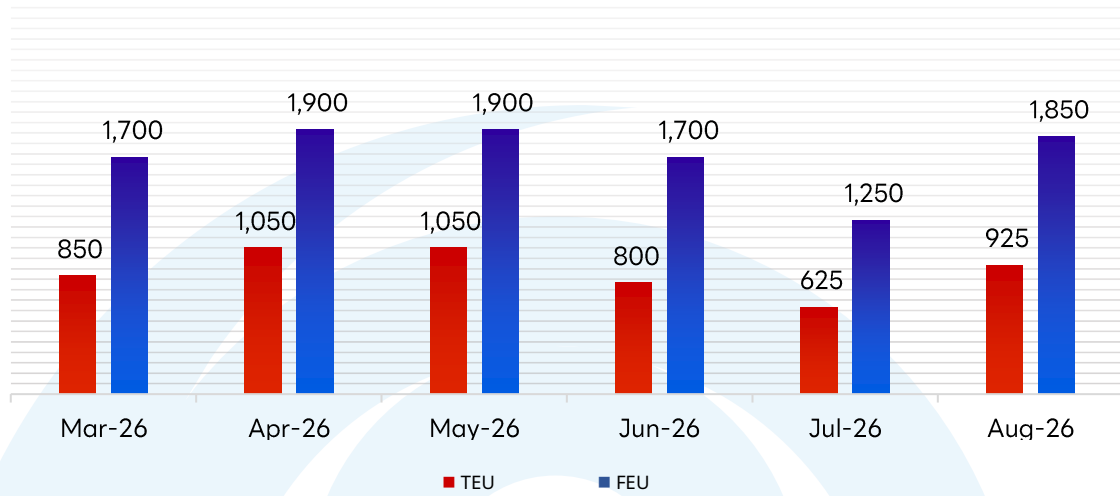


	MAR-26	APR-26	MAY-26	JUN-26	JUL-26	AUG-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	-	-	-	-	-	-
Low Sulphur Surcharge / FEU	-	-	-	-	-	-

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

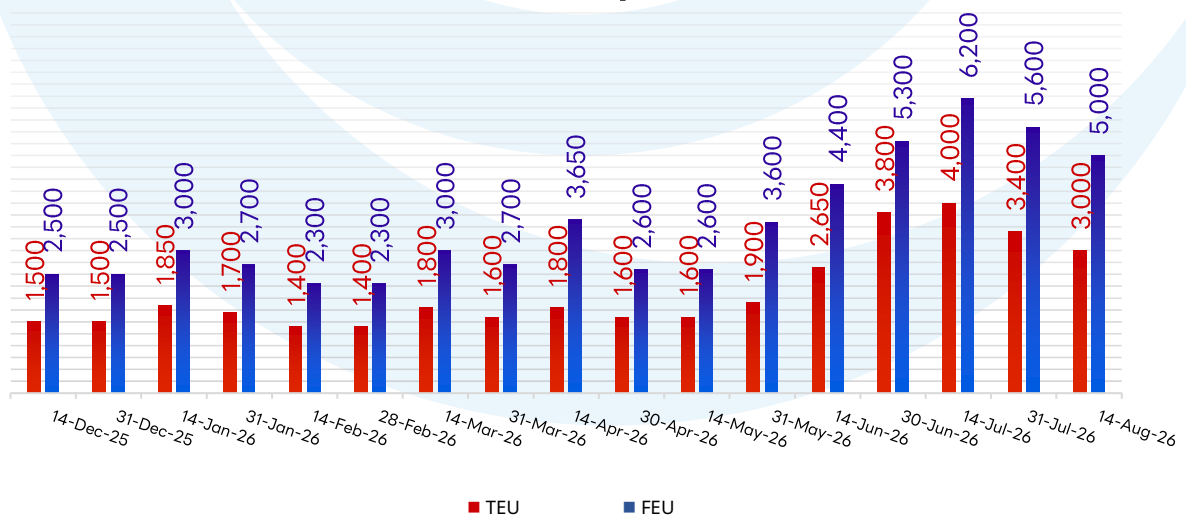
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด

Australia



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

Europe

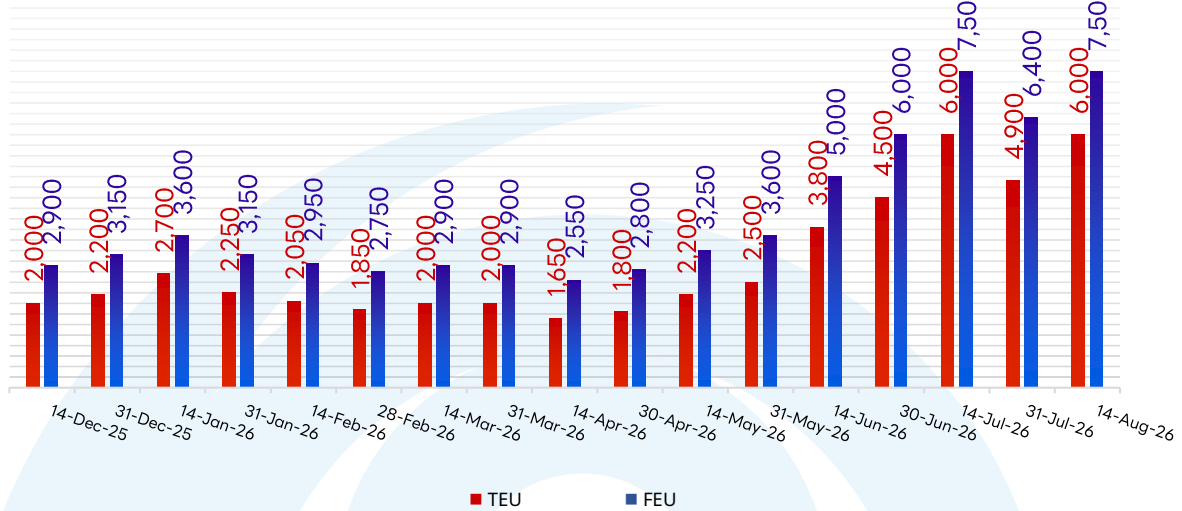


	MAR-26	APR-26	MAY-26	JUN-26	JUL-26	AUG-26
EU Innovation Surcharge / TEU	60 €	75 €	75 €	75 €	75 €	75 €
EU Innovation Surcharge / FEU	120 €	150 €	150 €	150 €	150 €	150 €

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

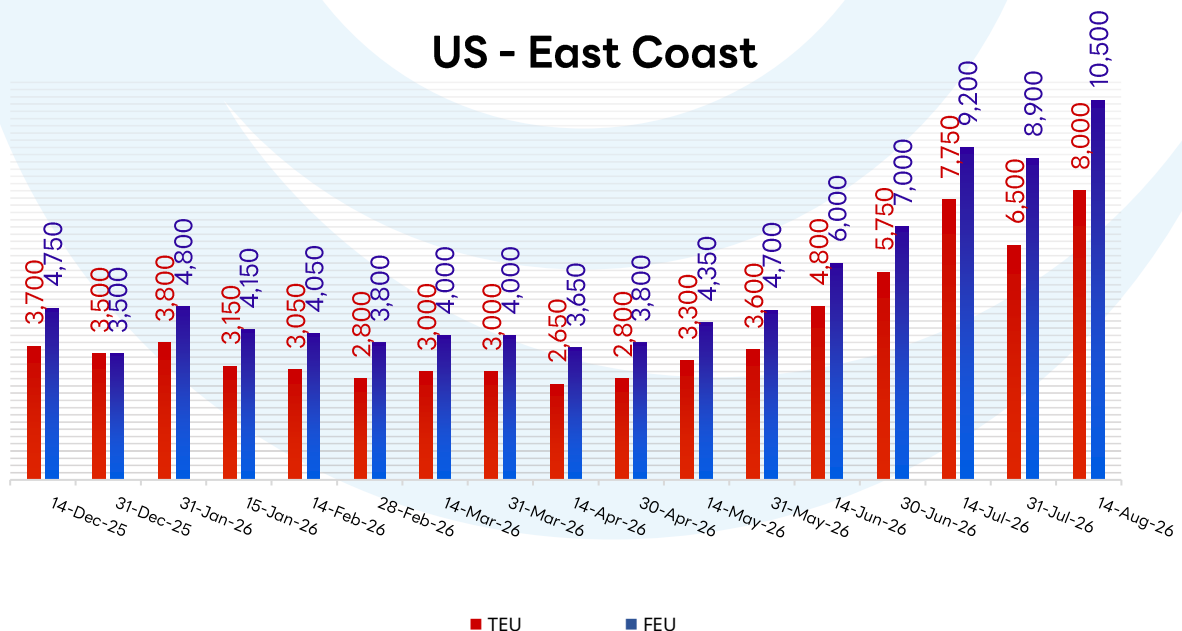
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 8 เดือนล่าสุด

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 **3 AUG 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	209	106	1255875	586947	2.14
	Qingdao	41	29	187022	139019	1.35
	Nagoya	8	7	8231	12087	0.68
	Busan	32	51	116600	254535	0.46
	Incheon	0	8	0	9008	n/a
	Hong Kong	32	24	93447	127230	0.73
	Kaohsiung	1	17	9129	63668	0.14
ME & ISC	Jeddah	14	11	39844	61997	0.64
	Jebel Ali	13	8	20511	13076	1.57
	Mundra	6	11	24794	92750	0.27
	Mumbai	14	0	79141	0	n/a
	Nhava Sheva	3	11	11942	69596	0.17
	Colombo	12	16	30982	87030	0.36
SAF	Port Elizabeth	4	2	8016	2488	3.22
	Durban	7	9	31798	54030	0.59
AU & NZ	Sydney	1	2	4706	7486	0.63
	Melbourne	2	6	4759	27976	0.17
	Brisbane	0	5	0	23411	n/a
	Tauranga	3	4	4855	11693	0.42
EU	Hamburg	12	29	90484	190146	0.48
	Rotterdam	15	31	98266	219209	0.45
	Antwerp	19	25	134540	134835	1.00
	Valencia	12	13	39036	87743	0.44
	Barcelona	6	9	17701	45727	0.39
USWC	LA/LB	6	23	39802	212790	0.19
	Puget Sound *	1	4	7784	32963	0.24
	Oakland	1	5	4922	67620	0.07
USEC	New York	2	3	14116	25973	0.54
	Norfolk	2	5	11868	43547	0.27
	Savannah	6	7	50922	56117	0.91
	Charleston	2	3	9042	36590	0.25
SEA	Bangkok	3	12	3870	9806	0.39
	Laem Chabang	7	17	13466	55522	0.24
	Singapore	23	58	143206	406822	0.35

Port / Zone	NSQ	NSP	TEU.Q	TEU.P	Q2P Ratio
Tanjung Pelepas	4	10	32406	74371	0.44
Port Klang	19	30	63541	102153	0.62
Jakarta	11	28	8787	40027	0.22
Manila	24	16	27186	20167	1.35
Haiphong	10	13	21299	33815	0.63
Ho Chi Minh	8	9	32861	28097	1.17

ข้อมูลอาจมีการผิดพลาด

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

Jirawat Singtorn; Editor: Kittisak Jinjo

ภาคการผลิตแข็งแกร่ง หุ่น Fed คงจุดยืนเข้มงวดต่อเงินเฟ้อ

ภาคการผลิตของสหรัฐฯ ในเดือนกรกฎาคมส่งสัญญาณฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่ง โดยดัชนีผู้จัดการฝ่ายจัดซื้อ (PMI) ภาคการผลิตของสถาบัน Institute for Supply Management (ISM) ปรับเพิ่มขึ้นสู่ระดับ 55.6 ซึ่งเป็นระดับสูงสุดในรอบกว่า 4 ปี สะท้อนว่าคำสั่งซื้อ การผลิต และการจ้างงานในภาคอุตสาหกรรมขยายตัวต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ภายใต้ภาพการเติบโตดังกล่าว

กลุ่มอิเล็กทรอนิกส์ ชิป หน่วยความจำ โลหะ และแร่หายากหลายบริษัทระบุว่าความขัดแย้งในตะวันออกกลางและความไม่แน่นอนของห่วงโซ่อุปทานโลก ยังคงเป็นปัจจัยสำคัญที่ผลักดันต้นทุนการผลิตให้สูงขึ้น แม้ว่าราคากำลังงานจะผันผวนลดลงในบางช่วงก็ตาม

ดัชนีราคาวัตถุดิบที่ผู้ผลิตต้องจ่าย (Prices Paid Index) แม้จะปรับลดลงจากเดือนก่อน แต่ยังคงอยู่ใน



ผู้ประกอบการกลับสะท้อนความกังวลว่าต้นทุนการผลิตและแรงกดดันด้านเงินเฟ้อยังคงอยู่ในระดับสูง และอาจรุนแรงกว่าช่วงการแพร่ระบาดของโควิด-19

แรงขับเคลื่อนสำคัญของภาคการผลิตในช่วงนี้มาจากการลงทุนด้านปัญญาประดิษฐ์ (AI) และโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล ซึ่งช่วยเพิ่มความต้องการสินค้าอุตสาหกรรม เครื่องจักร อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ และเซมิคอนดักเตอร์ ขณะเดียวกัน การฟื้นตัวของคำสั่งซื้อใหม่และการกลับมาขยายตัวของการทำงานในภาคการผลิตเป็นครั้งแรกในรอบเกือบ 3 ปี สะท้อนว่าภาคธุรกิจยังเชื่อมั่นต่ออุปสงค์ในระยะข้างหน้า

แม้ภาพรวมการผลิตจะดีขึ้น แต่ผลสำรวจของ ISM พบว่าผู้ประกอบการจำนวนมากยังเผชิญต้นทุนวัตถุดิบที่ผันผวน ระยะเวลาการส่งมอบสินค้าที่ยาวนานขึ้น และปัญหาการขาดแคลนชิ้นส่วนสำคัญ โดยเฉพาะสินค้าใน

ระดับสูง สะท้อนว่าแรงกดดันด้านต้นทุนยังไม่คลี่คลาย ขณะที่ผู้ประกอบการหลายรายระบุว่า ความผันผวนของราคาสินค้าและค่าขนส่งทำให้การวางแผนธุรกิจทำได้ยาก และบางรายถึงกับเปรียบเทียบว่าสถานการณ์เงินเฟ้อในปัจจุบันสร้างความกังวลมากกว่าช่วงการระบาดของโควิด-19

ข้อมูลดังกล่าวส่งผลต่อตลาดการเงิน เนื่องจากสะท้อนว่าแรงกดดันด้านเงินเฟ้อยังไม่หมดไป แม้ธนาคารกลางสหรัฐฯ (Fed) จะคงอัตราดอกเบี้ยนโยบายไว้ในการประชุมล่าสุด แต่เจ้าหน้าที่ Fed หลายรายยังแสดงจุดยืนว่าหากเงินเฟ้อไม่ปรับลดลงตามเป้าหมายที่ 2% ก็พร้อมใช้นโยบายการเงินที่เข้มงวดมากขึ้น เพื่อรักษาเสถียรภาพด้านราคา

ในอีกด้านหนึ่ง การขยายตัวของภาคการผลิตถือเป็นสัญญาณเชิงบวกต่อเศรษฐกิจสหรัฐฯ เนื่องจาก

สะท้อนว่าภาคธุรกิจยังคงลงทุนและจ้างงานเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม หากต้นทุนการผลิตยังอยู่ในระดับสูงต่อเนื่อง ก็อาจส่งผ่านไปยังราคาสินค้า ทำให้เงินเฟ้อกลับมาสูงขึ้นอีกครั้ง และจำกัดโอกาสที่ Fed จะปรับลดอัตราดอกเบี้ยในระยะใกล้

สำหรับเศรษฐกิจโลก ภาคการผลิตของสหรัฐฯ ที่ฟื้นตัวช่วยสนับสนุนความต้องการวัตถุดิบและสินค้าอุตสาหกรรมในห่วงโซ่อุปทานโลก โดยเฉพาะอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับ AI และอิเล็กทรอนิกส์ แต่ในขณะเดียวกัน ความเสี่ยงด้านเงินเฟ้อและอัตราดอกเบี้ยที่อาจอยู่ในระดับสูงเป็นเวลานาน อาจเพิ่มต้นทุนทางการเงินและสร้างความผันผวนให้กับตลาดโลก

สำหรับประเทศไทย การฟื้นตัวของภาคการผลิตสหรัฐฯ ถือเป็นปัจจัยบวกต่อการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรม เช่น ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า

ยางพารา และผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทานเทคโนโลยี อย่างไรก็ตาม หาก Fed จำเป็นต้องคงอัตราดอกเบี้ยสูงต่อไปเพื่อควบคุมเงินเฟ้อ ก็อาจส่งผลให้ค่าเงินดอลลาร์แข็งค่า เงินทุนเคลื่อนย้ายผันผวน และต้นทุนทางการเงินของผู้ประกอบการไทยเพิ่มขึ้น

โดยสรุป แม้ภาคการผลิตของสหรัฐฯ จะส่งสัญญาณฟื้นตัวอย่างชัดเจนจากแรงหนุนของการลงทุนและอุตสาหกรรม AI แต่แรงกดดันด้านต้นทุนและเงินเฟ้อที่ยังอยู่ในระดับสูงยังคงเป็นปัจจัยสำคัญที่ Fed ต้องจับตาวางอย่างใกล้ชิด และอาจเป็นตัวกำหนดทิศทางนโยบายการเงินของสหรัฐฯ ในช่วงที่เหลือของปี ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและการค้าโลก รวมถึงภาคการส่งออกของไทยในระยะต่อไป

Writer: Jirawat Singtorn; Editor: Kittisak Jinjo

กลุ่มผู้ให้บริการ UN ด้านการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมช่องแคบฮอร์มุซ

กลุ่มพันธมิตรของผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล รวมตัวร่อนจดหมายเปิดผนึกเรียกร้องให้สหประชาชาติ (UN) และองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) รับประกันว่าจะไม่มีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมหรือค่าบริการบังคับกับเรือที่แล่นผ่านช่องแคบฮอร์มุซ

Shipowners ซึ่งครอบคลุมผู้ให้บริการสำคัญในอุตสาหกรรมเดินเรือพาณิชย์ ทั้งเจ้าของ ตัวแทน และสายเรือ ทั้งเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ สินค้าเกษตร ไปจนถึงเรือบรรทุกน้ำมัน

ในอีกนัยยะ การรวมตัวครั้งประวัติศาสตร์นี้ก็สะท้อนได้ถึงความกังวลร่วมกัน

ขบวนการของความเคลื่อนไหวดังกล่าว เกิดขึ้นหลังจากมีรายงานว่าอิหร่านและโอมาน ซึ่งมีพรมแดนทางทะเลเชื่อมต่อกันผ่านใจกลางช่องแคบฮอร์มุซ กำลังอยู่ระหว่างการหารือเพื่อจัดทำข้อตกลงการเดินเรือฉบับใหม่ในอนาคต

โดยมีประเด็นลุ่มเสี่ยงเรื่องการตั้งเงื่อนไขเรียกเก็บ "ค่าธรรมเนียมผ่านทาง" จากเรือสินค้า ท่ามกลางสถานการณ์ความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์และการเผชิญหน้าทางทหารระหว่างสหรัฐอเมริกาและอิหร่านที่ยืดเยื้อมานานหลายเดือน ส่งผลให้ภาคการเดินเรือกังวลว่าจะมีการนำสิทธิเสรีภาพในการเดินทางทะเลมาใช้เป็นเครื่องมือต่อรองทางการเมือง

กลุ่มพันธมิตรฯ ได้เน้นย้ำในจดหมายอย่างหนักแน่นว่า สิทธิเสรีภาพในการเดินเรือผ่านช่องแคบระหว่างประเทศ ได้รับการคุ้มครองและรับรองไว้อย่างชัดเจนตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล (UNCLOS) ภายใต้หลักการ "สิทธิในการผ่านเชิงทรานสิท" (Right of Transit Passage) ซึ่งถือเป็นหลักกฎหมายสากลที่ยึดถือกันมาอย่างยาวนาน

การพยายามปรับใช้ค่าธรรมเนียมบังคับไม่ว่าในรูปแบบใดก็ตาม ถือเป็นการละเมิดแนวปฏิบัติสากลอย่างร้ายแรง และไม่ควรถูกลดทอนหรือนำไปใช้เป็นส่วนหนึ่งของการเจรจาทางการเมือง

นอกจากนี้ กลุ่มพันธมิตรฯ ยังแสดงความกังวลถึง "บรรทัดฐานอันตราย" (Dangerous Precedent) ที่อาจเกิดขึ้นหากปล่อยให้มีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางในช่องแคบฮอร์มุซสำเร็จ อาจกลายเป็นชนวนให้ช่องแคบยูกาสตอร์อื่นๆ ทั่วโลก เช่น ช่องแคบมะละกา หรือช่องแคบบาเบลมันเดบ เจริญรอยตามด้วยการตั้งเงื่อนไขจัดเก็บค่าธรรมเนียมในลักษณะเดียวกัน

ผู้ร่วมลงนามในจดหมายเปิดผนึกดังกล่าว ประกอบไปด้วย World Shipping Council, International Chamber of Shipping, Bimco, European Shipowners Association, Intertanko และ International Association of Dry Cargo



ซึ่งจะส่งผลทำลายโครงสร้างกฎหมายทะเลสากล ที่ได้รับการยอมรับมาอย่างยาวนาน และสร้างอุปสรรคครั้งใหญ่ต่อระบบการค้าเสรีระหว่างประเทศ

ในมิติทางเศรษฐกิจ ช่องแคบฮอร์มุซถือเป็นเส้นทางลำเลียงพลังงานหลักของโลก หากมีการเพิ่ม ต้นทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง ภาระค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้นจะถูกส่งผ่านไปยังห่วงโซ่อุปทานอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

เริ่มตั้งแต่บริษัทเดินเรือ ผู้นำเข้า-ส่งออก และท้ายที่สุดจะตกอยู่กับผู้บริโภคปลายทาง ส่งผลให้ราคาสินค้าแพงขึ้น ช้ำเติมวิกฤตราคาพลังงาน กระตุ้นภาวะเงินเฟ้อทั่วโลกให้รุนแรงยิ่งขึ้น และเสี่ยงที่จะลุกลามกลายเป็นวิกฤตเศรษฐกิจครั้งใหญ่

ด้วยเหตุนี้ กลุ่มพันธมิตรเดินเรือสากลจึงขอเรียกร้องให้ UN และ IMO เร่งเข้ามามีบทบาทนำในการแทรกแซงและปกป้องหลักการเสรีภาพในการเดินเรืออย่างเร่งด่วน เพื่อยับยั้งแนวคิดการเก็บค่าธรรมเนียมบังคับก่อนที่จะกลายเป็นบรรทัดฐานใหม่ และเพื่อรักษาเสถียรภาพของการค้าทางทะเลทั่วโลกอย่างยั่งยืน

สำหรับผู้นำเข้าส่งออก ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นจากการเดินเรือสินค้า ย่อมส่งผ่านไปตามห่วงโซ่อุปทาน กลายเป็นต้นทุนการขนส่งสินค้าอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ และโดยตรงต่อผลประโยชน์การธุรกิจ

Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo



ส่องมาตรการเพื่อนบ้านรับมือ สินค้าทุนต่ำไหลทะลัก อีกจุดเปลี่ยนสำคัญเศรษฐกิจไทย

ส่องมาตรการเพื่อนบ้านรับมือสินค้าทุนต่ำไหลทะลัก อีกจุดเปลี่ยนสำคัญเศรษฐกิจไทย

ปัจจุบันเราสามารถพบเห็นสินค้าทุนต่ำไหลทะลักจำนวนมากอยู่ในหลายช่องทาง ทั้ง E-commerce และยังมีแทบทุกชนิดสินค้า ตั้งแต่ รถยนต์ EV, เครื่องใช้ไฟฟ้า, แผ่นเหล็ก, เสื้อผ้า ไปจนถึงของชิ้นเล็กชิ้นน้อยอื่น ๆ และมักจะมีราคาถูกกว่าแน่นอนว่ารูปแบบนี้ไม่ได้เกิดขึ้นแค่เฉพาะในไทย แต่ยังรวมไปถึงหลายพื้นที่ทั่วโลก โดยเฉพาะประเทศในอาเซียนที่กำลังเผชิญกับคลื่นสินค้าทุนต่ำไหลเข้าสู่ตลาด

ในแง่หนึ่งมันอาจเป็นทางเลือกที่เพิ่มขึ้นให้กับผู้บริโภคในประเทศได้ใช้สินค้าที่มีราคาถูกในยามที่ค่าครองชีพเพิ่มสูงขึ้นจากสภาวะเศรษฐกิจที่ชะลอตัวและราคาพลังงานโลกพุ่งสูง

แต่ผลกระทบอีกด้านหนึ่งที่ประเทศส่วนใหญ่ต้องเผชิญ คือ ผู้ผลิตและผู้ประกอบการในประเทศไม่สามารถแข่งขันด้านราคาได้ และสินค้านำเข้าราคาถูกก็มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะกระทบกับภาพรวมเศรษฐกิจอย่างมีนัยสำคัญ

อ่านเพิ่มเติม “ส่องมาตรการเพื่อนบ้านรับมือสินค้าทุนต่ำไหลทะลัก อีกจุดเปลี่ยนสำคัญเศรษฐกิจไทย” [คลิกที่นี่](#)

ตารางสรุปดัชนีอัตราค่าระวาง

Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Description	UNIT	Previous Index 24 July 2026	Current Index 31 July 2026
Comprehensive Index		3062.95	3205.97
Europe (Base port)	TEU	3155	3039
Europe (Base port)	FEU	5247	5053
Mediterranean (Base port)	TEU	4351	4189
Mediterranean (Base port)	FEU	6160	5913
USWC (Base port)	FEU	5535	6229
USEC (Base port)	FEU	8040	9054
South America (Santos)	TEU	5453	5730
South America (Santos)	FEU	5736	6023
Central/South America WC (Manzanillo)	TEU	4224	4680
Central/South America WC (Manzanillo)	FEU	4480	5039
East/West Africa (Lagos)	TEU	4028	4043
South Africa (Durban)	TEU	2799	2785
East Africa (Mombasa)	TEU	3449	3441
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	TEU	4584	4894
India and Pakistan 20ft (Nhava Sheva)	TEU	1778	1908
Australia/New Zealand (Melbourne)	TEU	2233	2164
Southeast Asia (Singapore)	TEU	638	656
West Japan (Base port)	TEU	319	319
East Japan (Base port)	TEU	323	323
Korea (Pusan)	TEU	164	173

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

