

ค่าระวางเรือ

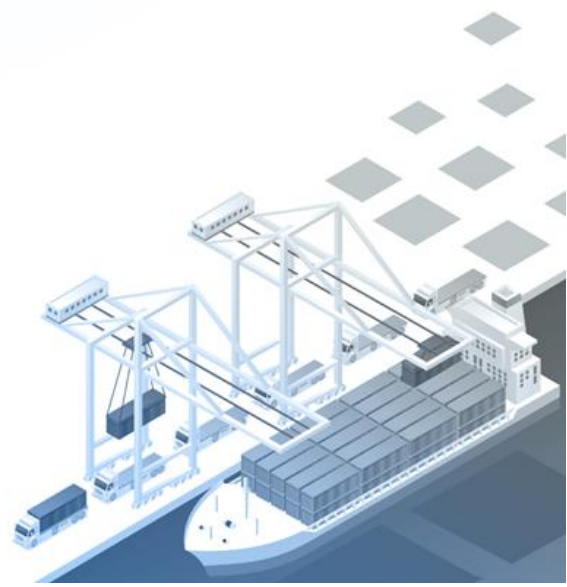
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่

33

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
Thai National Shippers' Council



www.tnsc.com



TNSC Weekly Briefing (20 August 2026)

Thai Bath Rate



USD
33.03



EUR
38.26



GBP
44.76



AUD
23.48



CNY
4.9



JPY
0.21

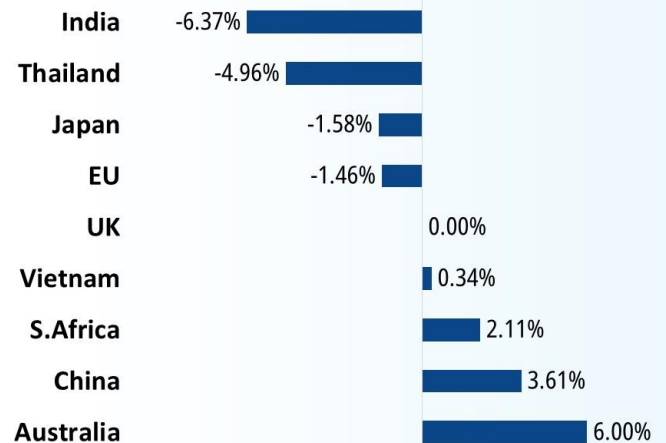


INR
0.35



VND
0.0013

Exchange Rate Trend



Shanghai Container Freight Index (SCFI) – Comprehensive Index

Jan 2020 – Aug 2026



YoY	1 Month Average	3 Months Average	Previous Week	Current Week
15-Aug-25	Jul 26	May 26 - Jul 26	7-Aug-26	14-Aug-26
1460.19	3172.18	2832.21	3276.14	3355.24

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	84-89	76-87	78-84

Oil Price (Jan 2019 - Aug 2026)



Gold : 4042-4343 USD/Ounces

Gold Price (Jan 2019 - Aug 2026)



เศรษฐกิจจีนเริ่มเสียแรงส่งในช่วงครึ่งหลังของปี
แม้ภาคการผลิตและการส่งออกยังเป็นจุดแข็ง

อ่านต่อหน้า 12



คลองปานามาประกาศลดข้อจำกัดระดับกิน
น้ำลึกอีกครั้งรับมือวิกฤตภัยแล้ง

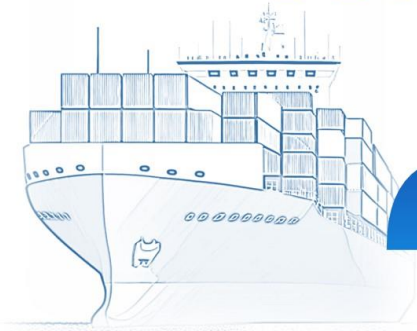
อ่านต่อหน้า 14



Data Center ในสหรัฐฯ กิระวางรบบรรทุก
มหาศาล เสี่ยงเกิดวิกฤตต้นทุนโลจิสติกส์

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 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	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)	2,800	4,700	ISOCC	Included		
			LSS	Included		
			EUIS	75 €	150 €	
			20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD			
Thailand - US West Coast	6,450	7,900	All - In			
Thailand - US East Coast	8,500	11,000	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 ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 2,800 USD/TEU และ 4,700 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 6,450 USD/TEU และ 7,900 USD/FEU ส่วนค่าระวางฝั่ง East Coast เพิ่มขึ้นเช่นกัน โดยอยู่ที่ 8,500 USD/TEU และ 11,000 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

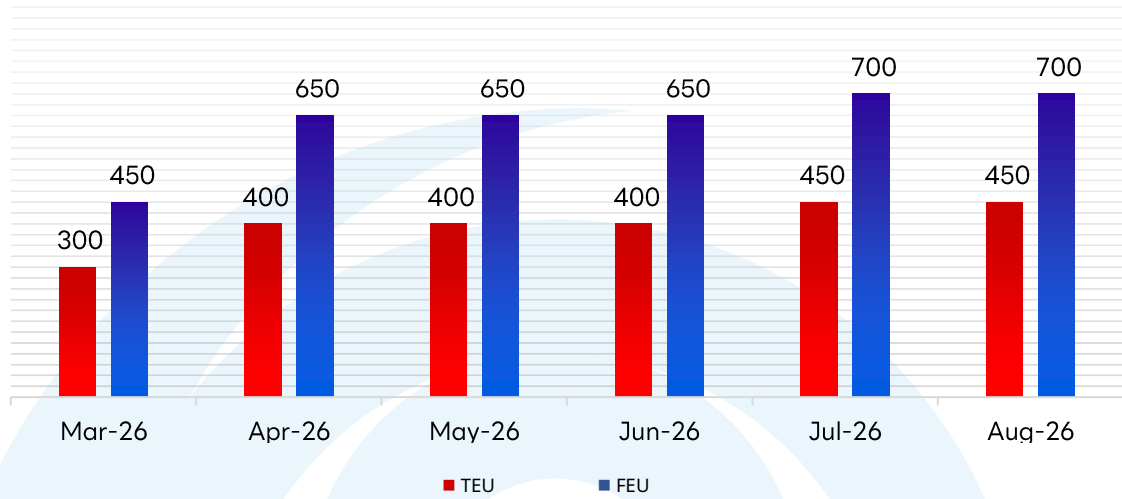
โดยท่านสมาชิกสามารถติดต่อสรท. เพื่อประสานงานกับผู้ให้บริการและร่วมหาแนวทางแก้ไขปัญหาด้านโลจิสติกส์ได้ที่ 02-679-7555 ต่อ 200 (คุณจันทน์) และ 302 (คุณกิตติศักดิ์) หรืออีเมล jantane@tnsc.com และ kittisak.j@tnsc.com

หมายเหตุ :

- 1) อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษที่ปรากฏขึ้นอยู่กับเส้นทางและผู้ให้บริการหรือสายเรือ
- 2) อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษรวมไปถึงอัตราค่าระวางอาจมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วจากสถานการณ์ โปรดติดตามกับผู้ให้บริการหรือสายเรืออย่างใกล้ชิด

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

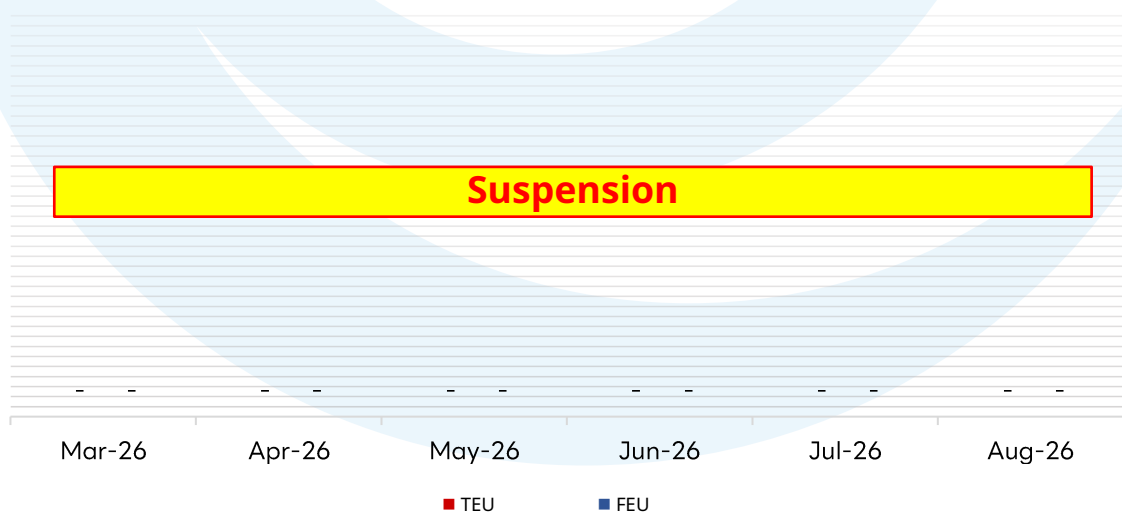
Japan



	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

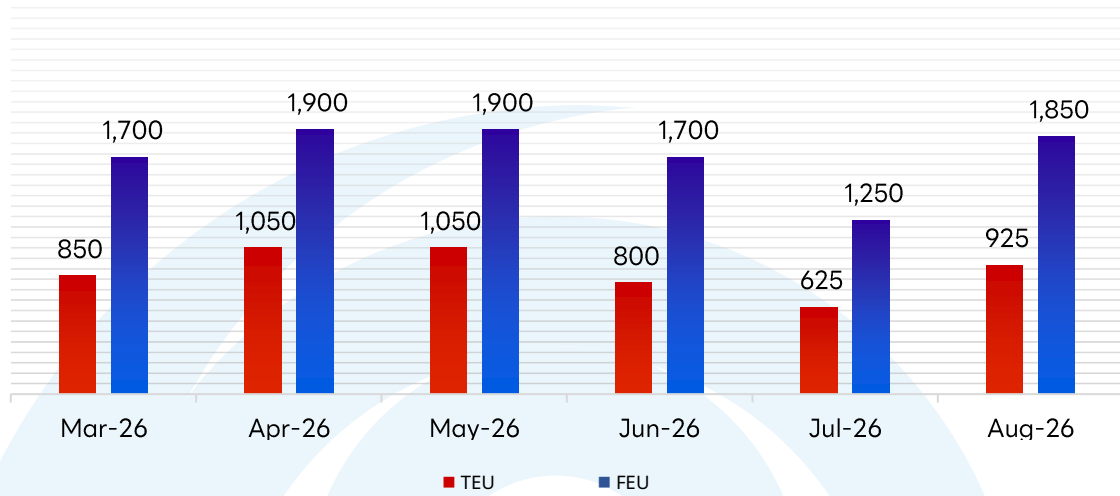


	MAR-26	APR-26	MAY-26	JUN-26	JUL-26	AUG-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	-	-	-	-	-	-
Low Sulphur Surcharge / FEU	-	-	-	-	-	-

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

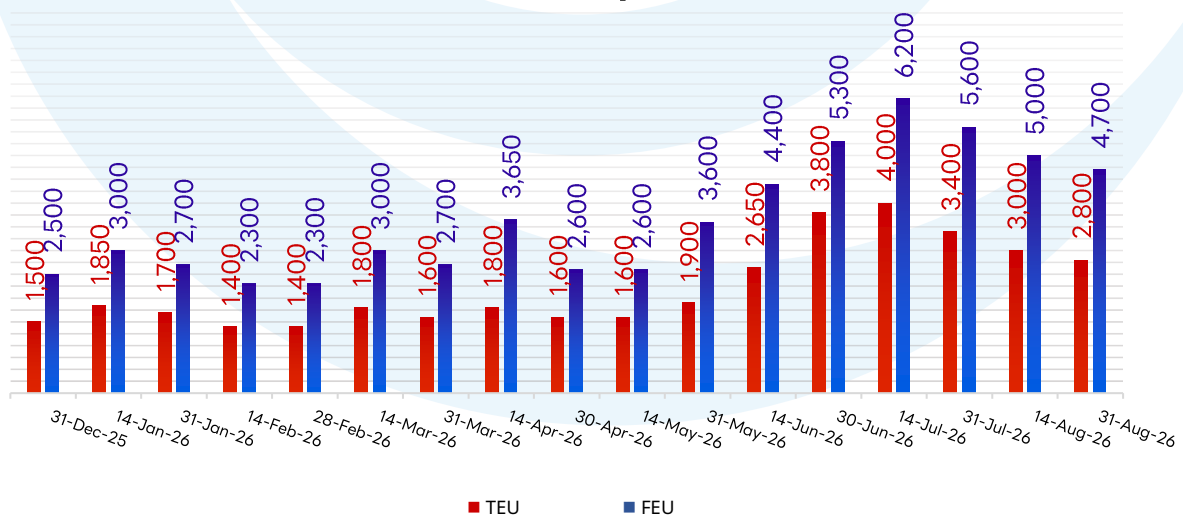
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด

Australia



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

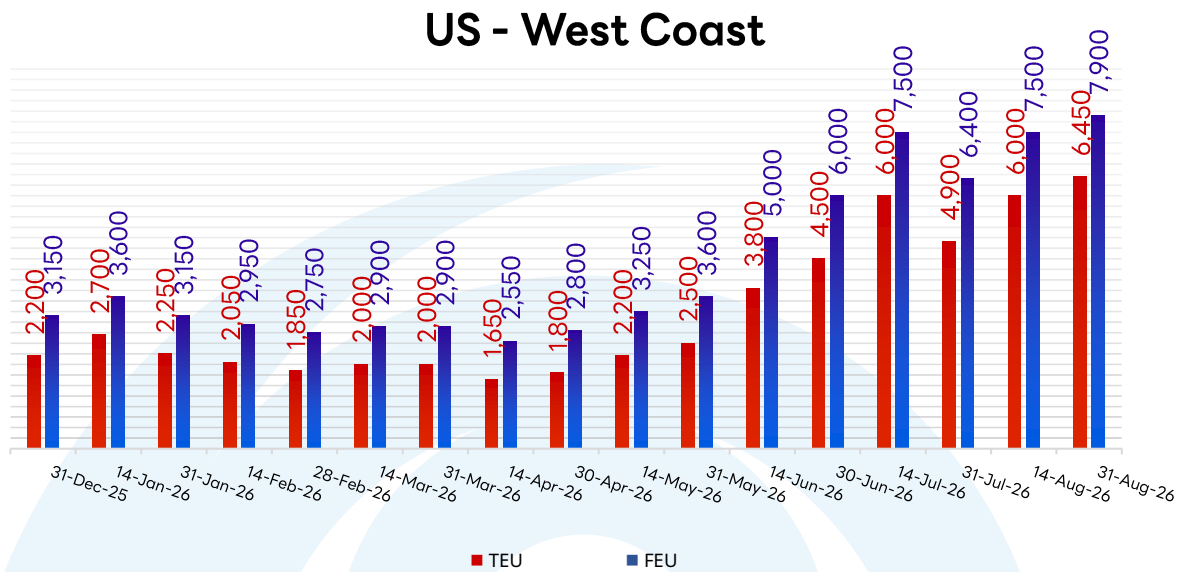
Europe



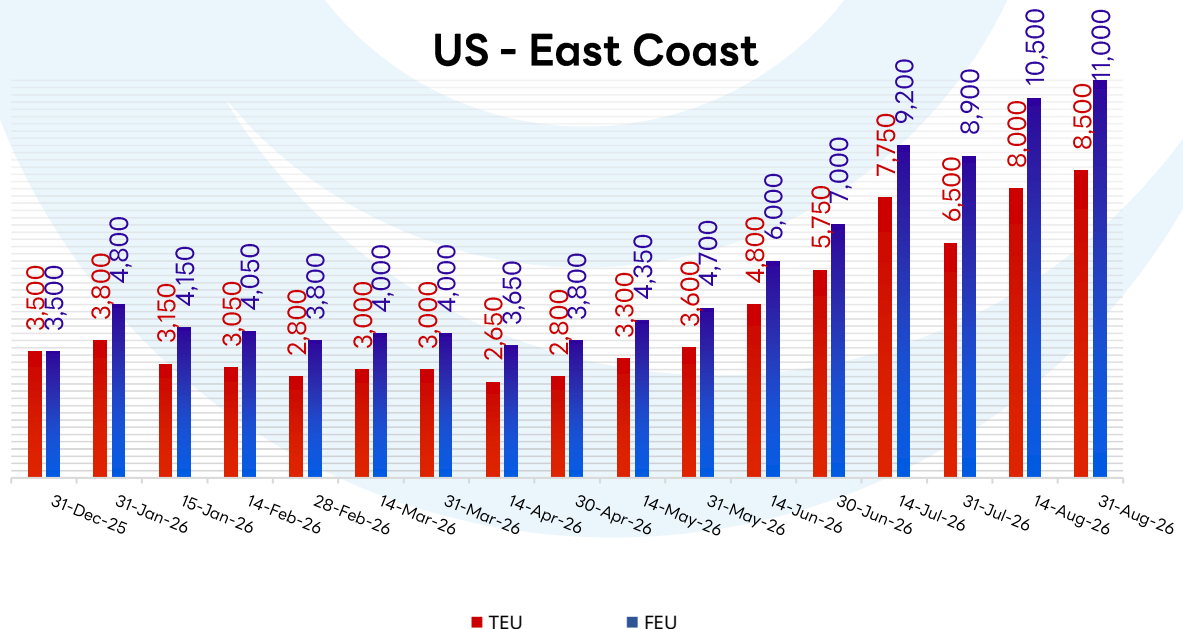
	MAR-26	APR-26	MAY-26	JUN-26	JUL-26	AUG-26
EU Innovation Surcharge / TEU	60 €	75 €	75 €	75 €	75 €	75 €
EU Innovation Surcharge / FEU	120 €	150 €	150 €	150 €	150 €	150 €

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



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



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 **17 AUG 26,**

Port / Zone		NSQ	NSP	TEU.Q	TEU.P	Q2P Ratio
FE Asia	Shanghai/Ningbo	328	101	1885578	632133	2.98
	Qingdao	12	30	58779	167075	0.35
	Nagoya	8	9	13621	15519	0.88
	Busan	29	45	89578	212240	0.42
	Incheon	2	9	712	11545	0.06
	Hong Kong	38	27	133958	117715	1.14
	Kaohsiung	2	16	10925	35582	0.31
ME & ISC	Jeddah	3	6	22268	33758	0.66
	Jebel Ali	8	5	9413	12317	0.76
	Mundra	3	10	6758	50937	0.13
	Mumbai	14	0	86235	0	n/a
	Nhava Sheva	2	9	13510	57957	0.23
	Colombo	15	17	80565	90914	0.89
SAF	Port Elizabeth	2	0	11698	0	n/a
	Durban	8	8	39740	44579	0.89
AU & NZ	Sydney	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
	Melbourne	3	7	11108	27068	0.41
	Brisbane	1	4	7230	19634	0.37
	Tauranga	2	4	2417	11809	0.20
EU	Hamburg	10	35	108489	234566	0.46
	Rotterdam	14	36	89440	180060	0.50
	Antwerp	20	23	117702	149654	0.79
	Valencia	10	15	43715	99157	0.44
	Barcelona	4	5	12638	39124	0.32
USWC	LA/LB	5	19	26412	202043	0.13
	Puget Sound *	1	7	8827	65990	0.13
	Oakland	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
USEC	New York	4	3	17258	31510	0.55
	Norfolk	4	6	38140	44459	0.86
	Savannah	2	8	12764	79084	0.16
	Charleston	2	4	21263	39221	0.54
SEA	Bangkok	4	12	4571	10316	0.44
	Laem Chabang	4	11	10354	34791	0.30
	Singapore	33	61	289524	403025	0.72

<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	10	30781	76097	0.40
Port Klang	18	23	39577	73877	0.54
Jakarta	8	31	6407	44509	0.14
Manila	27	18	30909	18195	1.70
Haiphong	14	14	33060	32606	1.01
Ho Chi Minh	6	10	21148	30630	0.69

ข้อมูลอาจมีการผิดพลาด

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

เศรษฐกิจจีนเริ่มเสียแรงส่งในช่วงครึ่งหลังของปี แม้ภาคการผลิตและการส่งออกยังเป็นจุดแข็ง

เศรษฐกิจจีนเริ่มส่งสัญญาณชะลอตัวชัดเจนขึ้น หลังข้อมูลเศรษฐกิจเดือนกรกฎาคมสะท้อนว่าทั้งภาคการผลิตและการบริโภคภายในประเทศเติบโตต่ำกว่าที่ตลาดคาดการณ์ไว้ แม้จีนยังมีจุดแข็งจากภาคอุตสาหกรรมและการส่งออก แต่การฟื้นตัวของอุปสงค์ภายในประเทศยังไม่แข็งแกร่งเพียงพอที่จะสร้างแรงส่งให้เศรษฐกิจได้อย่างทั่วถึง ทำให้รัฐบาลจีนอาจต้องพิจารณามาตรการสนับสนุนเศรษฐกิจเพิ่มเติมในช่วงที่เหลือของปี

ข้อมูลเดือนกรกฎาคมระบุว่า ผลผลิตภาคอุตสาหกรรมของจีนขยายตัว 4.5% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ชะลอลงจาก 5.3% ในเดือนมิถุนายน และต่ำกว่าที่นักวิเคราะห์คาดการณ์ไว้ที่ 4.8% ขณะที่ยอดค้าปลีกซึ่งเป็นตัวชี้วัดสำคัญของการบริโภคภายในประเทศเพิ่มขึ้นเพียง 0.6% ชะลอลงจาก 1% ในเดือนมิถุนายน และต่ำกว่าที่ตลาดคาดการณ์ไว้ที่ประมาณ 1.5% สะท้อนให้เห็นถึงปัญหาสำคัญของเศรษฐกิจจีนในขณะนี้ คือ ภาคการผลิตยังสามารถเติบโตได้ แต่กำลังซื้อภายในประเทศยังฟื้นตัวได้ช้า ซึ่งเป็นความไม่สมดุลที่จีนเผชิญมาอย่างต่อเนื่อง เศรษฐกิจจึงยังต้องพึ่งพาการลงทุน การผลิต และการส่งออกมากกว่าการบริโภคของครัวเรือน

แรงกดดันด้านการบริโภคยังเชื่อมโยงกับปัญหาภาคอสังหาริมทรัพย์ที่ยังไม่ฟื้นตัวอย่างเต็มที่ ราคาที่อยู่อาศัยยังอยู่ภายใต้แรงกดดัน ขณะที่ความเชื่อมั่นของผู้บริโภคและภาคธุรกิจยังไม่กลับมาอย่างแข็งแกร่ง โดยราคาบ้านใหม่ในเดือนกรกฎาคมลดลงประมาณ 0.1% จากเดือนก่อนหน้า ต่อเนื่องจากการลดลงในเดือนมิถุนายน สะท้อนว่าภาคอสังหาริมทรัพย์ยังคงเป็นหนึ่งในปัจจัยที่จุดรั้งการฟื้นตัวของอุปสงค์ภายในประเทศ

ขณะเดียวกัน การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรในช่วง 7 เดือนแรกของปีลดลง 6.7% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน แล่นจากการลดลง 5.7% ในช่วง 6 เดือนแรก สะท้อนว่าการลงทุนของภาคเอกชนและกิจกรรมทางเศรษฐกิจบางส่วนยังเผชิญแรงกดดัน แม้รัฐบาลจะพยายามใช้การลงทุนภาครัฐและโครงการเชิงยุทธศาสตร์เพื่อประคองเศรษฐกิจก็ตาม

อย่างไรก็ตาม เศรษฐกิจจีนไม่ได้อ่อนแอในทุกด้าน เพราะภาคการส่งออกยังเป็นหนึ่งในแรงขับเคลื่อน

สำคัญ โดยในเดือนกรกฎาคมการส่งออกของจีนยังขยายตัวในระดับสูง ขณะที่ภาคการผลิตที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยี อิเล็กทรอนิกส์ และอุตสาหกรรมใหม่ยังมีแนวโน้มเติบโตได้ดี ทำให้เศรษฐกิจจีนยังสามารถรักษากิจกรรมทางเศรษฐกิจบางส่วนไว้ได้ แม้ความต้องการภายในประเทศจะชะลอตัว

ประเด็นนี้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างเศรษฐกิจจีนที่เกิดขึ้นในช่วงหลายปีที่ผ่านมา จีนกำลังพยายามยกระดับภาคอุตสาหกรรมจากการผลิตสินค้าต้นทุนต่ำไปสู่สินค้าที่ใช้เทคโนโลยีและมีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น ทั้งรถยนต์ไฟฟ้า อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์



ปัญหาประติษฐ์ หุ่นยนต์ และเครื่องจักรขั้นสูง ดังนั้น แม้การบริโภคภายในประเทศจะอ่อนแอ แต่ภาคการผลิตและการส่งออกสินค้าที่มีเทคโนโลยีสูงยังสามารถสร้างแรงขับเคลื่อนให้เศรษฐกิจได้ในระดับหนึ่ง ขณะเดียวกัน การพึ่งพาการส่งออกมากขึ้นก็มีข้อจำกัด เพราะเศรษฐกิจจีนต้องเผชิญกับความเสี่ยงจากมาตรการกีดกันทางการค้าและความต้องการของตลาดโลก หากเศรษฐกิจประเทศคู่ค้าชะลอตัว หรือเกิดมาตรการภาษีและข้อจำกัดทางการค้าเพิ่มเติม ความสามารถในการชดเชยการบริโภคภายในประเทศด้วยการส่งออกก็อาจลดลงได้

ด้านรัฐบาลจีนจึงเผชิญโจทย์สำคัญในการรักษาสมดุลระหว่าง การสนับสนุนภาคอุตสาหกรรมและการสร้าง

อุปสงค์ภายในประเทศ โดยที่ผ่านมา รัฐบาลใช้มาตรการอุดหนุนและโครงการแลกซื้อสินค้าเก่าเป็นสินค้าใหม่เพื่อกระตุ้นการซื้อรถยนต์ เครื่องใช้ไฟฟ้า และสินค้าคงทน แต่ผลของมาตรการดังกล่าวเริ่มลดลง ทำให้แรงกระตุ้นต่อ ยอดค้าปลีกไม่มากเท่าที่ผ่านมา นอกจากนี้ สภาพอากาศรุนแรงและพายุไต้ฝุ่นหลายลูกในเดือนกรกฎาคมยังส่งผลกระทบต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะพื้นที่ ศูนย์กลางการผลิตทางตะวันออกและตอนใต้ของประเทศ ทำให้โรงงานบางแห่งต้องหยุดหรือชะลอการผลิต และกระทบต่อทั้งอุปทานและอุปสงค์ อย่างไรก็ตาม ปัจจัยด้านสภาพอากาศเป็นเพียงปัจจัยระยะสั้น ขณะที่ปัญหาการบริโภคและอสังหาริมทรัพย์เป็นปัญหาเชิงโครงสร้างที่ต้องใช้เวลาในการแก้ไข

สำหรับประเทศไทย การชะลอตัวของเศรษฐกิจจีน มีทั้ง ความเสี่ยงและโอกาส ในด้านหนึ่ง หากการบริโภคและการลงทุนภายในจีนยังอ่อนแอ อาจกระทบต่อความต้องการนำเข้าสินค้าจากไทย โดยเฉพาะสินค้าเกษตร วัตถุดิบ และสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการบริโภค ขณะเดียวกัน หากภาคการผลิตและการส่งออกของจีนยังขยายตัวต่อเนื่อง ก็อาจสร้างโอกาสให้ผู้ส่งออกไทยที่อยู่ในห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมจีน โดยเฉพาะสินค้า

อิเล็กทรอนิกส์ ชิ้นส่วน เครื่องจักร และวัตถุดิบที่ใช้ในอุตสาหกรรมเทคโนโลยี

อีกด้านหนึ่ง ผู้ประกอบการไทยต้องจับตาการแข่งขันจากสินค้าจีนอย่างใกล้ชิด หากกำลังซื้อภายในประเทศจีนยังอ่อนแอ ขณะที่กำลังการผลิตของจีนยังอยู่ในระดับสูง ผู้ผลิตจีนอาจเร่งขยายตลาดต่างประเทศ เพื่อบริขายสินค้าและรักษาระดับการผลิต ซึ่งอาจทำให้การแข่งขันในตลาดโลกและตลาดอาเซียนรุนแรงขึ้น ทั้งในด้านราคาและเทคโนโลยี

ดังนั้น ในช่วงครึ่งหลังของปี 2569 ทิศทางเศรษฐกิจจีนจะขึ้นอยู่กับความสามารถของรัฐบาลในการกระตุ้นกำลังซื้อภายในประเทศ ควบคู่กับการรักษาความสามารถในการแข่งขันของภาคการผลิตและการส่งออก หากมาตรการกระตุ้นสามารถทำให้การบริโภคและการลงทุนภาคเอกชนกลับมาฟื้นตัวได้ จะช่วยให้จีนลดการพึ่งพาการส่งออกและสร้างการเติบโตที่สมดุลมากขึ้น แต่หากอุปสงค์ภายในประเทศยังอ่อนแอ ขณะที่ภาคการผลิตยังขยายตัวต่อเนื่อง ความไม่สมดุลของเศรษฐกิจจีนอาจยังคงเป็นประเด็นสำคัญที่ต้องติดตาม และจะส่งผลต่อทิศทางการค้าและการแข่งขันของประเทศในภูมิภาค รวมถึงประเทศไทยในระยะต่อไป

Writer: Jirawat Singtorn; Editor: Kittisak Jinjo

คลองปานามาประกาศลดข้อจำกัดระดับกินน้ำลึกอีกครั้งรับมือวิกฤตภัยแล้ง

ข้อจำกัดระดับกินน้ำลึก (Draft) ที่เข้มงวดขึ้นเรื่อยๆ ในคลองปานามาอาจกลายเป็นปัจจัยที่เข้ามามีอิทธิพลในตลาดสหรัฐฯอย่างหรือความคาดหมายในช่วงพักของเส้นทาง Trans-Pacific ในขณะนี้

ซึ่งอาจส่งผลให้มีการเปลี่ยนเส้นทางขนส่งสินค้าไปยังสหรัฐฯ ชายฝั่งตะวันตกเหมือนที่เคยเกิดขึ้นเมื่อ 3 ปีที่แล้วจากสาเหตุเดียวกันคือวิกฤตภัยแล้ง



นอกจากนี้ข้อจำกัดใหม่ที่กำลังจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 3 กันยายนนี้ ก็จะเริ่มมีค่าธรรมเนียมส่วนเพิ่ม (Surcharge) สำหรับบางสายเรือ

โดยสถานการณ์ขึ้นอยู่กับว่าปรากฏการณ์เอลนีโญจะรุนแรงมากน้อยแค่ไหนในช่วงอีกไม่กี่เดือนข้างหน้า ซึ่งองค์การบริหารมหาสมุทรและชั้นบรรยากาศแห่งชาติของสหรัฐฯ (NOAA) ระบุว่ามีโอกาสถึง 70% ที่ปรากฏการณ์เอลนีโญครั้งนี้จะรุนแรงที่สุดเท่าที่มาในประวัติศาสตร์

ณ ขณะนี้ ผลกระทบอาจจะยังไม่มากนัก โดยข้อจำกัดระดับกินน้ำลึกไม่ได้จำกัดจำนวนเที่ยวเรือที่แล่นผ่านคลอง เพียงแต่จำกัดน้ำหนักบรรทุกของเรือเท่านั้น และหมายถึงการถูกจำกัดความจุ (Capacity) ไปด้วย

แต่ข้อจำกัดระดับกินน้ำลึกจะส่งผลมากกว่ากับเรือขนาด Neopanamax ซึ่งเป็นเรือขนาดใหญ่ที่สุดที่สามารถผ่านคลองได้ โดยจะไม่สามารถบรรทุกสินค้าได้เต็มความจุ

โดยสำหรับเรือขนาด 10,000 TEU จะสูญเสียความจุไปประมาณ 450 TEU ต่อระดับกินน้ำลึกที่ถูกจำกัดไปทุกๆ 1 ฟุต

ส่วนประตูระบายน้ำ (Lock) สำหรับเรือขนาด Neopanamax จำกัดระดับน้ำในปัจจุบันที่ 47.5 ฟุตในเดือนกันยายน จากช่วงปกติคือ 50 ฟุตขึ้นไป เมื่อคำนวณง่ายๆ เรือขนาด Neopanamax จึงมีความจุลดลงประมาณ 1,125 TEU ในเดือนกันยายนที่จะถึงนี้ หรือคิดเป็นพื้นที่ระวางที่หายไปราวร้อยละ 11 ซึ่งถือว่ามากพอสมควร เป็นที่มาที่หลายสายเรือเริ่มปรับตัวเลขกันอีกครั้งหนึ่ง

ตัวอย่างเช่น สายเรือ CMA CGM ที่ประกาศจะเริ่มจัดเก็บค่าธรรมเนียม "Adjustment Factor" ที่ 500 USD/TEU สำหรับเส้นทางผ่านคลองปานามาตั้งแต่วันที่ 10 กันยายนเป็นต้นไป ซึ่งถือว่าก้าวกระโดดขึ้นมาสูงมากจากเพียงแค่ 100 USD/TEU ในปลายเดือนกรกฎาคม ส่วน MSC ก็จะมีค่าธรรมเนียมส่วนเพิ่ม 149 USD/TEU ภายในวันที่ 12 กันยายน จากก่อนหน้านี้ 100 USD/TEU ในเดือนกรกฎาคม ในขณะที่ ONE - (Ocean Network Express) ก็เริ่มเรียกเก็บ 150 USD/Container ไปเมื่อช่วงต้นสัปดาห์นี้

ในขณะเดียวกันก็เริ่มมีกระแสข่าวว่าจะมีการเปลี่ยนเส้นทางขนส่งสินค้าจากชายฝั่งตะวันออกและฝั่งอ่าวเม็กซิโกของสหรัฐฯ ไปยังชายฝั่งตะวันตกแทน เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาความล่าช้าและค่าธรรมเนียมส่วนเพิ่มที่คลองปานามา ซึ่งแม้ในขณะนี้ยังไม่มีการเคลื่อนไหวใดๆ ที่ชัดเจนจากฝั่งของผู้ให้บริการหรือสายการเดินเรือ แต่ก็มีโอกาสในความเป็นไปได้อยู่เมื่อพิจารณาจากเหตุการณ์ในอดีต

ในปี 2023 ระดับน้ำในคลองปานามาลดลงสู่ระดับต่ำสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 44 ฟุตในเดือนกรกฎาคม ผลมาจากภาวะภัยแล้งที่รุนแรงสุดขีด ส่งผลให้เรือรอคิวเป็นปริมาณมาก การขนส่งสินค้าหยุดชะงัก เกิดการจ่ายเงินหลักหลายล้านดอลลาร์สหรัฐฯในการประมูลคิวผ่านคลอง

จนในเดือนธันวาคม พันธมิตรสายเรือในขณะนั้นอย่าง THE Alliance ได้เริ่มระงับการเดินทางผ่านคลองในบริการประจำสัปดาห์ถึง 3 เส้นทาง ส่งผลกระทบเป็นห่วงโซ่ไปยังท่าเรือขนถ่ายสินค้าสำคัญในอเมริกากลางและอเมริกาใต้

ภัยแล้งในขณะนั้นยืดเยื้อมาจนถึงปี 2024 ซึ่งเป็นสอดคล้องกับช่วงเวลาที่มีการโจมตีเรือสินค้าของกลุ่มติดอาวุธฮูติในทะเลแดง ส่งผลซ้ำซ้อนให้การขนส่งสินค้าระหว่างเอเชียและอเมริกาเหนือในขณะนั้นต้องเผชิญภาวะตึงเครียดหนักยิ่งขึ้น

ก่อนที่ข้อจำกัดระดับกั้นน้ำลึกที่ประตูระบายน้ำปานามาเพิ่งจะเริ่มผ่อนคลายลงในช่วงครึ่งปีหลังของ 2024

ซึ่งสถานการณ์ปัจจุบันมีความคล้ายคลึงกัน โดยในขณะนี้นับว่า "เป็นแค่เพียงช่วงแรก" ของวิกฤติระดับน้ำในคลองปานามาเท่านั้น และระดับน้ำในทะเลสาบ Gatun ที่เป็นหัวใจของคลองปานามาจะค่อยๆลดลงยาวไปจนถึงต้น

ปีหน้าเป็นอย่างน้อย หรืออาจรุนแรงและยืดเยื้อกว่านั้น ซึ่งขึ้นอยู่กับภาวะซูเปอร์เอลนีโญว่าจะมีอิทธิพลขนาดไหน

ท่าเรือ LA/LB ที่เหมือนเป็นประตูใหญ่ทางตะวันตกของสหรัฐฯ ได้ประกาศแจ้งเตือนสมาคมขนส่งสินค้าทางรถบรรทุก (HTA) ผู้ประกอบการสถานีขนส่งสินค้า และสหภาพแรงงานท่าเรือ (ILWU) ถึงความเป็นไปได้ที่จะมีปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้น เพื่อให้มั่นใจว่าทุกฝ่ายเตรียมพร้อมที่จะใช้ศักยภาพที่ยังเหลืออยู่หากจำเป็น

สำหรับผู้ส่งออกไทย แม้สินค้าขาออกจากประเทศไทยจะไม่ได้พึ่งพาบริการเส้นทางผ่านคลองปานามาเป็นปริมาณมากนัก แต่ก็ควรมีการเตรียมพร้อมเป็นอย่างดีด้วยเส้นทางคลองปานามาเป็นทางผ่านสำคัญของการหมุนเวียนเปลี่ยนผ่านสินค้าของทั้งทวีปอเมริกาเหนือและอเมริกาใต้

ดังนั้นผลกระทบย่อมเป็นลูกโซ่ลุกลามออกไปได้ไม่ยาก หากสถานการณ์ภัยแล้งรุนแรง (และมีโอกาสสูงมากที่จะรุนแรง) ควรมีการเตรียมความพร้อมทั้งในด้านต้นทุนค่าใช้จ่ายและระยะเวลาขนส่งสินค้าที่อาจได้รับผลกระทบ ไปจนถึงการเจรจากับลูกค้าเพื่อให้มีการเตรียมพร้อมและรับรู้ถึงปัญหาที่เกิดขึ้นเช่นกัน

Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo



Data Center ในสหรัฐฯ ก็ระหว่างรถบรรทุกมหาศาล เสี่ยงวิกฤติต้นทุนโลจิสติกส์

Data Center ในสหรัฐฯ ก็ระหว่างรถบรรทุกมหาศาล เสี่ยงเกิดวิกฤติต้นทุนโลจิสติกส์

การเร่งก่อสร้างแหล่ง Data Center ในสหรัฐอเมริกาเพื่อรองรับการเติบโตของ AI ที่ตามมาด้วยการใช้ทรัพยากรอย่างมหาศาล จนมีกระแสต่อต้านการก่อสร้าง Data Center ในบางพื้นที่

แต่ที่หลายคนคาดไม่ถึงคือ มันกำลังถึงอุปทานการขนส่งสินค้าทางถนนไปอย่างมหาศาลอีกด้วย ก่อให้เกิดสภาวะขาดแคลนรถบรรทุกและกระตุ้นต้นทุนการขนส่งสินค้าทางถนนในสหรัฐฯ

เสี่ยงเป็นปัจจัยสำคัญนำไปสู่ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ที่เพิ่มขึ้น ช้ำเติมต้นทุนของผู้ส่งออกที่ก็มีภาระค่าใช้จ่ายจากปัจจัยด้านภาษีอยู่แล้ว

อ่านเพิ่มเติม [“Data Center ในสหรัฐฯ ก็ระหว่างรถบรรทุกมหาศาล เสี่ยงเกิดวิกฤติต้นทุนโลจิสติกส์” คลิ๊กที่นี่](#)

ตารางสรุปดัชนีอัตราค่าระวาง

Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Description	UNIT	Previous Index 7 August 2026	Current Index 14 August 2026
Comprehensive Index		3276.14	3355.24
Europe (Base port)	TEU	2964	2945
Europe (Base port)	FEU	4934	4811
Mediterranean (Base port)	TEU	4048	3929
Mediterranean (Base port)	FEU	5730	5457
USWC (Base port)	FEU	6484	6714
USEC (Base port)	FEU	9290	9568
South America (Santos)	TEU	6238	7119
South America (Santos)	FEU	6622	7476
Central/South America WC (Manzanillo)	TEU	5298	5870
Central/South America WC (Manzanillo)	FEU	5917	6424
East/West Africa (Lagos)	TEU	4023	4003
South Africa (Durban)	TEU	2793	2797
East Africa (Mombasa)	TEU	3406	3462
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	TEU	5258	5422
India and Pakistan 20ft (Nhava Sheva)	TEU	2184	2459
Australia/New Zealand (Melbourne)	TEU	2215	2267
Southeast Asia (Singapore)	TEU	650	671
West Japan (Base port)	TEU	319	319
East Japan (Base port)	TEU	323	323
Korea (Pusan)	TEU	170	208

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

