

คำระวางเรือ

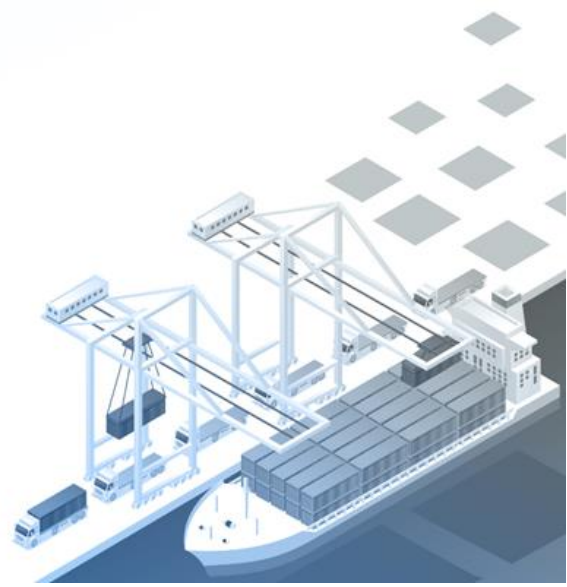
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่

34

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
Thai National Shippers' Council



www.tnsc.com



TNSC Weekly Briefing (27 August 2026)

Thai Bath Rate



USD
32.67



EUR
28.16



GBP
44.61



AUD
23.42



CNY
4.86



JPY
0.21

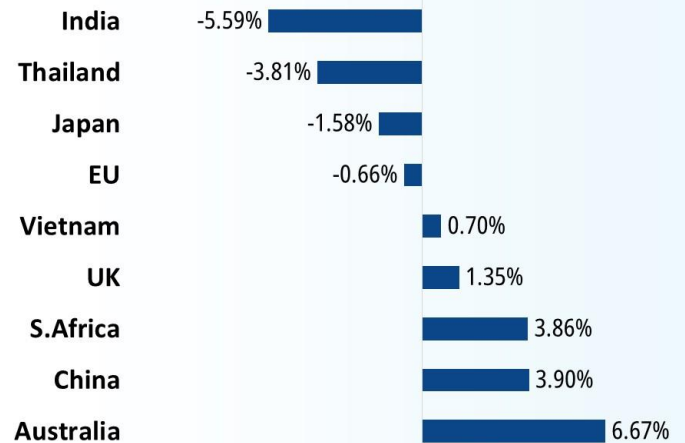


INR
0.34



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
22-Aug-25	Jul 26	May 26 - Jul 26	14-Aug-26	21-Aug-26
1415.36	3172.18	2832.21	3355.24	3409.63

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	88-95	85-93	82-88

Oil Price (Jan 2019 - Aug 2026)



Gold : 4375-4609 USD/Ounces

Gold Price (Jan 2019 - Aug 2026)



Data Center ใหม่ๆใหม่ของไทย จากเงินลงทุนมหาศาลสู่เครื่องยนต์เศรษฐกิจ

อ่านต่อหน้า 12



MSC เริ่มบ้าง! ฟันฟูเส้นทางทะเลแดง/คลองสุเอซ สัญญาณบวกในมุมมองส่งออก

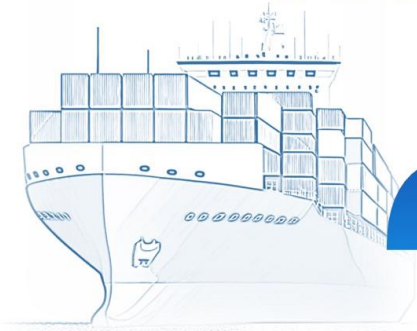
อ่านต่อหน้า 14



EP1/2: เปิดมาตรา 301 สหรัฐฯ สัญญาณเตือนที่ภาคส่งออกไทยไม่ควรมองข้าม

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 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

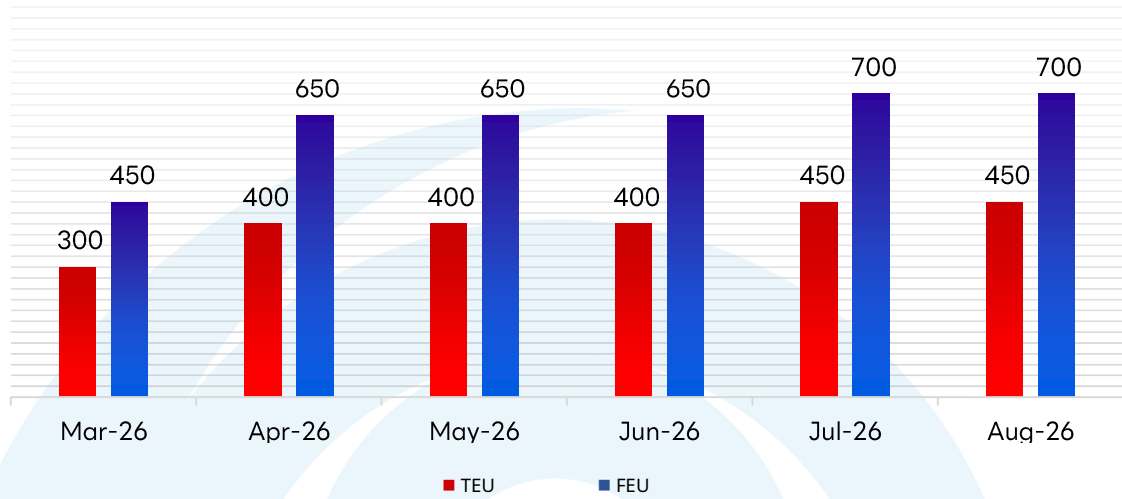
โดยท่านสมาชิกสามารถติดต่อสรท. เพื่อประสานงานกับผู้ให้บริการและร่วมหาแนวทางแก้ไขปัญหาด้านโลจิสติกส์ได้ที่ 02-679-7555 ต่อ 200 (คุณจันทน์) และ 302 (คุณกิตติศักดิ์) หรืออีเมล jantane@tnsc.com และ kittisak.j@tnsc.com

หมายเหตุ :

- 1) อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษที่ปรากฏขึ้นอยู่กับเส้นทางและผู้ให้บริการหรือสายเรือ
- 2) อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษรวมไปถึงอัตราค่าระวางอาจมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วจากสถานการณ์ โปรดติดตามกับผู้ให้บริการหรือสายเรืออย่างใกล้ชิด

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

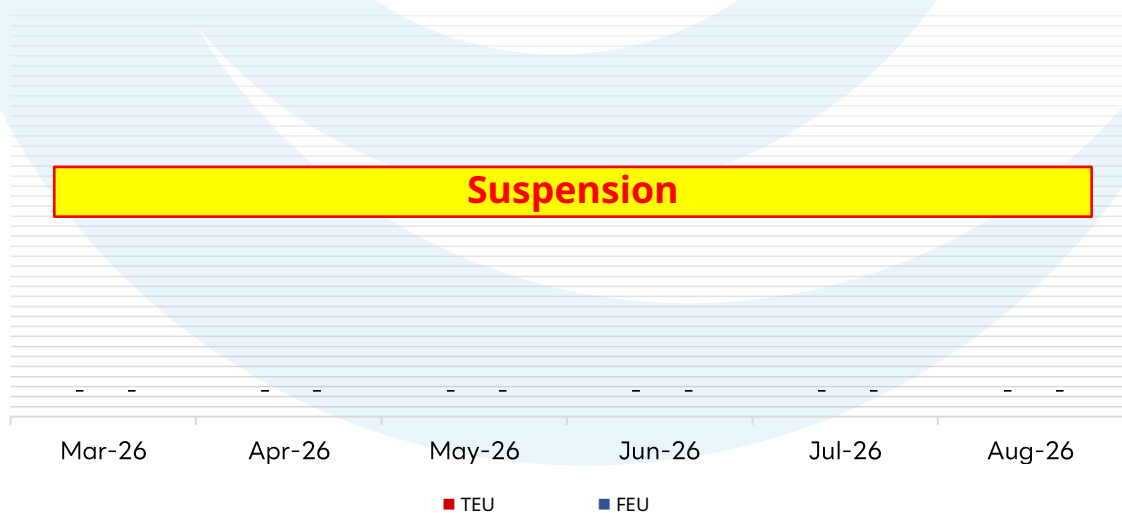
Japan



	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

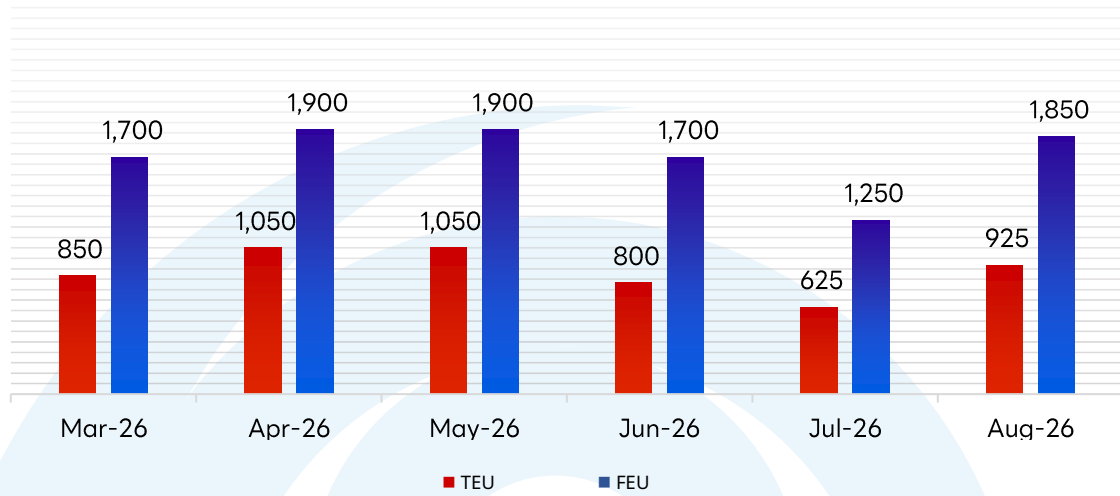


	MAR-26	APR-26	MAY-26	JUN-26	JUL-26	AUG-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	-	-	-	-	-	-
Low Sulphur Surcharge / FEU	-	-	-	-	-	-

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

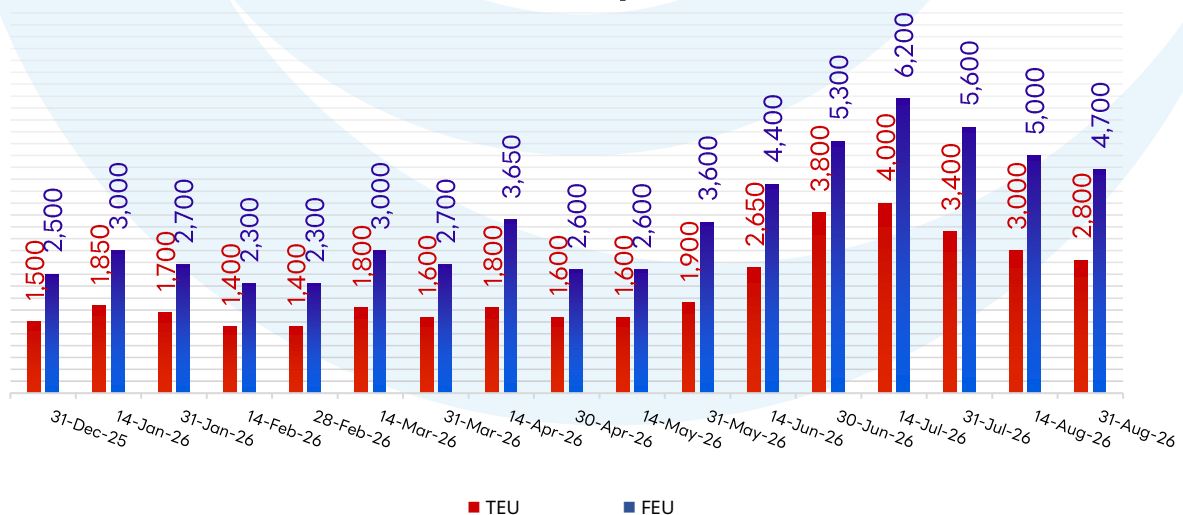
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด

Australia



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

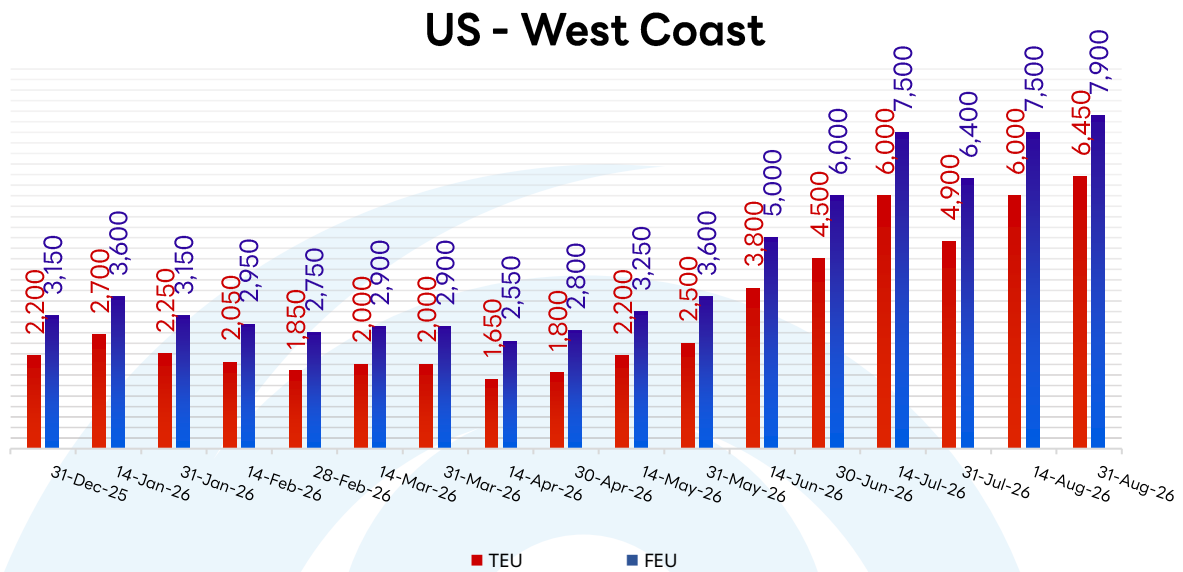
Europe



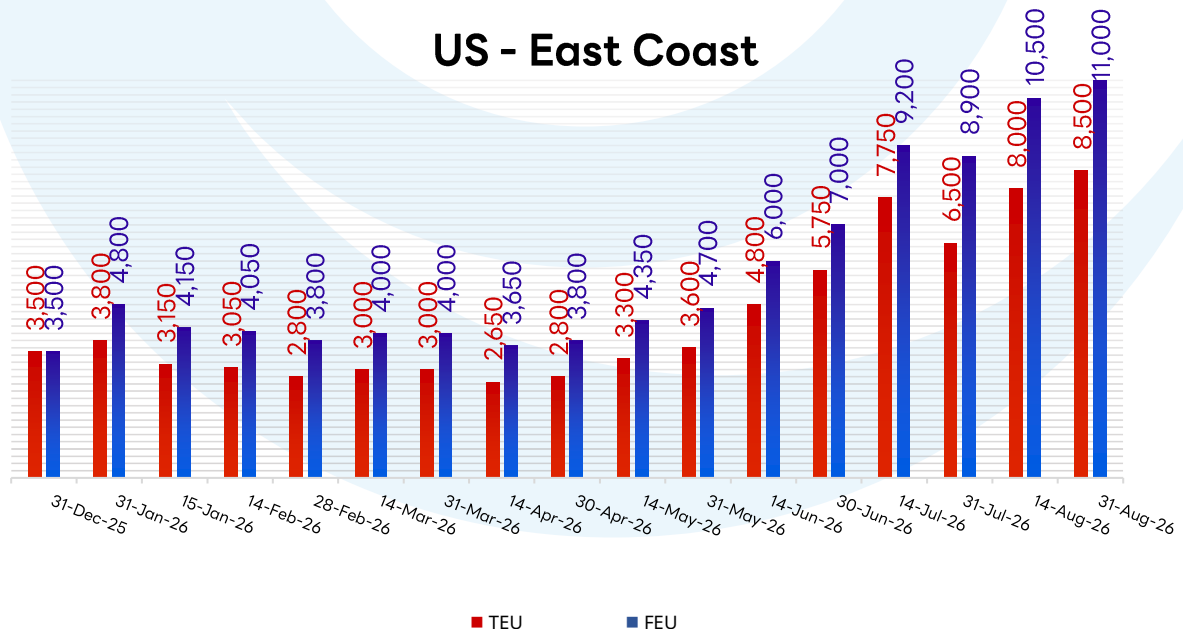
	MAR-26	APR-26	MAY-26	JUN-26	JUL-26	AUG-26
EU Innovation Surcharge / TEU	60 €	75 €	75 €	75 €	75 €	75 €
EU Innovation Surcharge / FEU	120 €	150 €	150 €	150 €	150 €	150 €

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 **24 AUG 26,**

Port / Zone		NSQ	NSP	TEU.Q	TEU.P	Q2P Ratio
FE Asia	Shanghai/Ningbo	278	104	1526601	648313	2.35
	Qingdao	19	24	105876	151146	0.70
	Nagoya	13	5	18051	6551	2.76
	Busan	26	40	176512	199577	0.88
	Incheon	2	9	1801	22510	0.08
	Hong Kong	22	22	72054	81611	0.88
	Kaohsiung	10	19	29959	85607	0.35
ME & ISC	Jeddah	7	7	24798	42229	0.59
	Jebel Ali	15	6	10295	10347	0.99
	Mundra	2	7	25803	51712	0.50
	Mumbai	17	1	98444	1888	52.14
	Nhava Sheva	1	13	9303	44212	0.21
	Colombo	21	17	135789	85371	1.59
SAF	Port Elizabeth	3	1	10508	1412	7.44
	Durban	7	10	30216	46475	0.65
AU & NZ	Sydney	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
	Melbourne	5	6	21377	26513	0.81
	Brisbane	3	5	14141	21983	0.64
	Tauranga	3	2	7536	10235	0.74
EU	Hamburg	9	31	72580	240916	0.30
	Rotterdam	14	33	113100	196245	0.58
	Antwerp	11	21	54795	116137	0.47
	Valencia	4	11	3311	52830	0.06
	Barcelona	4	8	27266	40003	0.68
USWC	LA/LB	4	22	35683	232193	0.15
	Puget Sound *	2	5	14746	46292	0.32
	Oakland	2	7	14436	74296	0.19
USEC	New York	5	5	27841	41297	0.67
	Norfolk	3	4	17435	33044	0.53
	Savannah	6	7	55088	73857	0.75
	Charleston	2	4	21146	32909	0.64
SEA	Bangkok	4	12	5688	11972	0.48
	Laem Chabang	10	22	21172	73083	0.29
	Singapore	27	61	186635	403268	0.46

<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	11	32739	96793	0.34
Port Klang	29	29	79852	139861	0.57
Jakarta	12	25	14234	42864	0.33
Manila	27	15	28584	19137	1.49
Haiphong	11	11	24809	34161	0.73
Ho Chi Minh	8	6	13075	26366	0.50

ข้อมูลอาจมีการผิดพลาด

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

Data Center กับโจทย์ใหม่ของไทย เปลี่ยนเงินลงทุนมหาศาลให้เป็นเครื่องยนต์เศรษฐกิจ

ในช่วงที่ผ่านมา Data Center กลายเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่ได้รับความสนใจอย่างมากในประเทศไทย โดยเฉพาะจากการขยายตัวอย่างรวดเร็วของ AI และบริการ Cloud ที่ทำให้ความต้องการโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง การเข้ามาของบริษัทเทคโนโลยีระดับโลกจึงถูกมองว่าเป็นโอกาสสำคัญในการยกระดับประเทศไทยไปสู่การเป็นศูนย์กลางด้านดิจิทัลและ AI ของภูมิภาค

เครื่องยนต์เศรษฐกิจใหม่ จำเป็นต้องทำให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่อเนื่องไปยังภาคส่วนอื่นด้วย

ปัจจุบันประเทศไทยได้รับการลงทุนและคำสั่งเสริมการลงทุนในธุรกิจ Data Center และ Cloud Service เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยมีบริษัทเทคโนโลยีระดับโลกเข้ามาลงทุนในประเทศไทย ขณะที่ข้อมูลจาก BOI ช่วงปี 2569 สะท้อนว่ากลุ่ม Digital และ Electronics เป็นหนึ่งในภาคส่วนที่มีมูลค่าการลงทุนสูง โดยมีโครงการ



คำถามสำคัญที่ประเทศไทยต้องตอบให้ได้ในระยะต่อไปไม่ใช่เพียงว่า จะดึงเงินลงทุน Data Center เข้ามาได้มากแค่ไหน แต่คือ “เงินลงทุนเหล่านี้จะสร้างประโยชน์ให้กับเศรษฐกิจไทยได้มากเพียงใด” เพราะ Data Center เป็นธุรกิจที่ใช้เงินลงทุนสูง ใช้ไฟฟ้าและทรัพยากรจำนวนมาก แต่ไม่ได้ใช้แรงงานในจำนวนมากเมื่อเทียบกับมูลค่าการลงทุน ดังนั้น หากไทยต้องการให้ Data Center เป็น

ที่เกี่ยวข้องกับ Data Center และ Cloud Service เป็นส่วนสำคัญของการลงทุนดังกล่าว ซึ่งการลงทุนเหล่านี้มีความสำคัญมากกว่าการสร้างอาคารหรือศูนย์จัดเก็บข้อมูล เพราะ Data Center ถือเป็นโครงสร้างพื้นฐานของเศรษฐกิจยุคใหม่ ทั้ง AI, Cloud Computing, Big Data และระบบอัตโนมัติ หากประเทศไทยสามารถสร้างระบบนิเวศทางธุรกิจที่เชื่อมโยงกับ Data Center ได้อย่างเหมาะสม การลงทุนดังกล่าวอาจช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ

ให้กับธุรกิจไทยในวงกว้าง ตั้งแต่ภาคการผลิต การเงิน การค้าปลีก การขนส่ง ไปจนถึงภาคบริการ

ตัวอย่างที่เห็นได้ชัดคือการลงทุนของ Microsoft ซึ่งประกาศแผนลงทุนมากกว่า 1 พันล้านดอลลาร์สหรัฐในประเทศไทยในช่วงปี 2569-2571 เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน Cloud และ AI รวมถึงการดำเนินงานและการพัฒนาทักษะแรงงานในประเทศ โดยคาดว่าจะสร้างผลกระทบทางเศรษฐกิจในวงกว้างจากการขยายตัวของระบบ Cloud และ AI ขณะเดียวกัน Google Cloud ก็ได้เปิด Cloud Region ในประเทศไทย และประเมินว่าการดำเนินงานดังกล่าวจะสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจให้ประเทศไทยประมาณ 1.4 ล้านล้านบาทในช่วง 5 ปี และสนับสนุนการจ้างงานเฉลี่ยประมาณ 130,000 ตำแหน่งต่อปี ตัวเลขดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่า ผลประโยชน์จาก Data Center และ Cloud ไม่ได้จำกัดอยู่ที่การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน แต่สามารถต่อยอดไปยังธุรกิจดิจิทัลและกิจกรรมทางเศรษฐกิจอื่น ๆ ได้

อย่างไรก็ตาม สิ่งที่ต้องจับตามองคือ ต้นทุนด้านพลังงานและทรัพยากร เพราะ Data Center เป็นธุรกิจที่ใช้ไฟฟ้าในปริมาณสูง และการขยายตัวอย่างรวดเร็วของศูนย์ข้อมูลย่อมเพิ่มความต้องการใช้ไฟฟ้าของประเทศ ปัจจุบันมีการจองกำลังไฟฟ้าสำหรับ Data Center ในไทยในระดับสูงมาก จนเกิดคำถามว่าระบบไฟฟ้าของประเทศจะสามารถรองรับการขยายตัวได้มากเพียงใด และใครควรเป็นผู้รับผิดชอบต้นทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติม

ประเด็นนี้มีความสำคัญต่อความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย เพราะหากต้นทุนไฟฟ้าสูงเกินไป อาจลดความน่าสนใจของไทยเมื่อเทียบกับประเทศอื่นในอาเซียนที่กำลังแข่งขันเพื่อดึงดูดการลงทุน Data Center เช่น มาเลเซีย สิงคโปร์ และอินโดนีเซีย ขณะเดียวกัน หากภาครัฐให้สิทธิประโยชน์มากเกินไปโดยไม่ได้กำหนดเงื่อนไขด้านการถ่ายทอดเทคโนโลยี การพัฒนาบุคลากร หรือการเชื่อมโยงกับผู้ประกอบการไทย ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นในประเทศอาจน้อยกว่ามูลค่าการลงทุนที่ประกาศไว้

ดังนั้น สิ่งที่ประเทศไทยควรให้ความสำคัญคือการสร้าง “Data Center Ecosystem” มากกว่าการแข่งขันกันด้วยมูลค่าเงินลงทุนเพียงอย่างเดียว กล่าวคือ ต้องทำให้เกิดธุรกิจต่อเนื่องตั้งแต่ระบบไฟฟ้าและพลังงานสะอาด ระบบโทรคมนาคม อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ซอฟต์แวร์ Cybersecurity บริการ Cloud การพัฒนา AI ไปจนถึงการวิจัยและพัฒนาภายในประเทศ ซึ่งหากสามารถสร้างระบบนิเวศดังกล่าวได้ Data Center จะไม่ใช่เพียงสถานที่ที่บริษัทต่างชาตินำเซิร์ฟเวอร์เข้ามาติดตั้ง แต่จะกลายเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่ช่วยยกระดับขีดความสามารถของเศรษฐกิจไทยทั้งระบบ โดยเฉพาะภาคอุตสาหกรรมที่กำลังเข้าสู่ยุคการผลิตอัจฉริยะและการใช้ AI มากขึ้น

ในมุมมองของภาคอุตสาหกรรม การขยายตัวของ Data Center ยังสามารถสร้างโอกาสให้ผู้ประกอบการไทยเข้าไปอยู่ในห่วงโซ่อุปทานใหม่ เช่น การผลิตอุปกรณ์ไฟฟ้า ระบบทำความเย็น ระบบควบคุมพลังงาน ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ระบบรักษาความปลอดภัย รวมถึงบริการด้านวิศวกรรมและการบำรุงรักษา ซึ่งจะช่วยเพิ่มสัดส่วนการใช้สินค้าและบริการในประเทศ และทำให้เงินลงทุนจากต่างประเทศเกิดผลตอบแทนต่อเศรษฐกิจไทยในวงกว้างขึ้น

ในขณะเดียวกัน รัฐบาลจำเป็นต้องวางหลักเกณฑ์ให้ชัดเจนว่าการลงทุน Data Center ที่ได้รับสิทธิประโยชน์จากภาครัฐควรสร้างผลตอบแทนกลับคืนสู่ประเทศในด้านใดบ้าง เช่น การใช้พลังงานสะอาด การพัฒนาบุคลากร การถ่ายทอดเทคโนโลยี การใช้ผู้ผลิตไทย และการลงทุนด้านวิจัยและพัฒนา เพราะการดึงดูดเงินลงทุนเพียงอย่างเดียวอาจไม่เพียงพอ หากไม่สามารถสร้างความเชื่อมโยงกับเศรษฐกิจภายในประเทศ

ดังนั้นการแข่งขันเพื่อเป็น Data Center Hub ของภูมิภาคจึงไม่ควรเป็นการแข่งขันว่าใครจะมีจำนวนศูนย์ข้อมูลหรือมูลค่าการลงทุนมากที่สุด แต่ควรเป็นการแข่งขันว่า ประเทศใดสามารถเปลี่ยนโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลให้กลายเป็นมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจได้มากที่สุด ซึ่งเป็นโจทย์ที่มีความสำคัญต่อทิศทางการเศรษฐกิจไทยในระยะต่อไป

Writer: Jirawat Singtorn; Editor: Kittisak Jinjo

MSC เริ่มบ้าง! ฟันฟูเส้นทางทะเลแดง/คลองสุเอซ สัญญานบวกในมุมมองส่งออก

ล่าสุดสายเรือยักษ์ใหญ่อันดับ 1 ของโลกอย่าง MSC ได้กลายเป็นสายเรือรายล่าสุดที่ กลับมาฟันฟูเส้นทางเดินเรือสินค้าผ่านทะเลแดง/คลองสุเอซ สำหรับบริการเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างยุโรป และอินเดีย

6 บริการล่าสุดไม่ใช่บริการใหม่ แต่จะเป็นการดึงบริการดั้งเดิมที่ไปใช้เส้นทางอ้อมแอฟริกาใต้กลับมาใช้



เส้นทางทะเลแดงเหมือนในยามปกติ โดยเริ่มจะตั้งแต่การจองระวางในช่วงกลางเดือนจนถึงปลายเดือนสิงหาคม พร้อมๆ กับเส้นทางสายเอเชียใต้-ยุโรปอีก 5 เส้นทางเหมือนเป็นการเริ่มเครือข่ายเชื่อมโยงสองฟากตลาดอย่างค่อยเป็นค่อยไป

ที่สำคัญคือการเปลี่ยนผ่านนี้จะดำเนินการที่ละเส้นทางบริการ ตามคำประกาศจากผู้บริหารของ MSC เอง

Voyage แรกจะเริ่มที่ท่าเรือ Vizhinjam ของอินเดียตามตารางเรือที่กำหนดไว้ในวันที่ 31 สิงหาคมตามเวลาท้องถิ่น ด้วยเรือ MSC Berly ขนาดระวาง 12,400 TEU อันจะเป็นจุดเริ่มต้นของเส้นทางเดินเรือขาออกจากเอเชียใต้ไปยังตลาดตะวันตก

และหนึ่งในสิ่งที่สร้างแรงกระตุ้นให้กับตลาดอยู่พอสมควรคือในบริการนี้จะเน้นใช้กองเรือขนาดใหญ่ใกล้เคียงกัน ซึ่งถึงแม้ค่าเฉลี่ยของขนาดเรือจะถือว่ายังห่างไกลจากระดับสูงสุดที่ทะเลแดงและคลองสุเอซเคยรองรับในยามปกติ แต่ก็มากให้มี "ความน่าเชื่อถือ" ในการให้บริการในเส้นทางนี้

ในฝั่งของผู้บริหารก็ได้ยืนยันกับสื่อว่าจะยังคงติดตามพัฒนาการด้านความมั่นคงในเส้นทางต่อไป และให้คำมั่นถึงแผนรองรับในกรณีฉุกเฉินเพื่อปรับเปลี่ยนการเดินทางในแต่ละเที่ยวหากสถานการณ์มีความจำเป็น

นอกจากนี้ MSC กำลังวางแผนที่จะกลับมาเปิดเส้นทางอินเดีย-ชายฝั่งตะวันออกของสหรัฐฯ ผ่านคลองสุเอซ/ทะเลแดง ในช่วงเดือนกันยายน ซึ่งใช้ระยะเวลาเดินทางสั้นลงถึง 28 วัน หากบริการก่อนหน้านี้ทางเส้นทางเชื่อมโยงอินเดีย-ยุโรป สามารถดำเนินการได้ราบรื่น

การเคลื่อนไหวครั้งนี้ของ MSC เกิดขึ้นหลังจากพันธมิตรคู่แข่งอย่าง Gemini ของ Maersk และ Hapag-Lloyd เริ่มกลับมาเปิดบริการในเส้นทางดังกล่าวอีกครั้งอย่างจริงจัง

ในขณะเดียวกัน การเคลื่อนไหวครั้งนี้ของ MSC ก็ทำให้ในขณะนี้ 4 สายเรือ จาก Top 5 สายเรือที่ใหญ่ที่สุดในโลกได้กลับมาเปิดให้บริการในเส้นทางแล้ว แม้สถานการณ์ระหว่างกลุ่มอู่อุตสาหกรรมและรัฐบาลซาอุดีอาระเบียจะยังคงตึงเครียดก็ตาม

ถึงแม้สำหรับภูมิภาคบ้านเราจะยังไม่มี Direct Shipment ในการผ่านเส้นทางดังกล่าวโดยตรง แต่นับเป็นอีกความหวังและสัญญาณที่ชัดเจนที่สุดในรอบหลายปี และยังมีข่าวดีมาให้เห็นกันอีกเรื่อยๆ หากเส้นทางคลองสุเอซ/ทะเลแดง สามารถกลับมาเป็นเส้นทางเดินเรือสินค้าได้อย่างสันติอย่างแท้จริง ก็จะช่วยให้กองเรือและตารางเรือกลับมาเข้าที่เข้าทางอีกครั้ง ส่งผลอย่างมีนัยสำคัญให้ต้นทุนค่าระวางของเจ้าของสินค้าลดลงได้อีกมากพอสมควร

Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo

EP1/2: เปิดความคืบหน้า มาตรา 301 สหรัฐฯ สัญญาเตือนที่ภาคส่งออกไทยไม่ควรมองข้าม

EP1/2: เปิดความคืบหน้ามาตรา 301 สหรัฐฯ สัญญาเตือนที่ภาคส่งออกไทยไม่ควรมองข้าม

ภายหลังจากภาษีตามมาตรา 122 ซึ่งสิ้นสุดลงเมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2569 สหรัฐฯ ได้ออกมาตรการจัดเก็บภาษีภายใต้มาตรา 301 เพื่อทดแทนมาตรการเดิม โดยเปิดการไต่สวนประเทศคู่ค้าทั่วโลกใน 2 ประเด็นสำคัญ ได้แก่

- (1) การไม่มีมาตรการห้ามนำเข้าสินค้าที่ผลิตจากแรงงานบังคับ (Failure to Impose and Effectively Enforce a Prohibition on the Importation of Goods Produced with Forced Labor) และ
- (2) กำลังการผลิตส่วนเกินเชิงโครงสร้าง (Structural Excess Capacity)

อ่านเพิ่มเติม “EP1/2: เปิดความคืบหน้ามาตรา 301 สหรัฐฯ สัญญาเตือนที่ภาคส่งออกไทยไม่ควรมองข้าม” [คลิกที่นี่](#)

ตารางสรุปดัชนีอัตราค่าระวาง

Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Description	UNIT	Previous Index 14 August 2026	Current Index 21 August 2026
Comprehensive Index		3355.24	3409.63
Europe (Base port)	TEU	2945	2842
Europe (Base port)	FEU	4811	4663
Mediterranean (Base port)	TEU	3929	3767
Mediterranean (Base port)	FEU	5457	5094
USWC (Base port)	FEU	6714	6765
USEC (Base port)	FEU	9568	9700
South America (Santos)	TEU	7119	7805
South America (Santos)	FEU	7476	8181
Central/South America WC (Manzanillo)	TEU	5870	6643
Central/South America WC (Manzanillo)	FEU	6424	7111
East/West Africa (Lagos)	TEU	4003	3990
South Africa (Durban)	TEU	2797	2782
East Africa (Mombasa)	TEU	3462	3464
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	TEU	5422	5729
India and Pakistan 20ft (Nhava Sheva)	TEU	2459	2799
Australia/New Zealand (Melbourne)	TEU	2267	2315
Southeast Asia (Singapore)	TEU	671	728
West Japan (Base port)	TEU	319	319
East Japan (Base port)	TEU	323	323
Korea (Pusan)	TEU	208	212

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

