

คำระวางเรือ

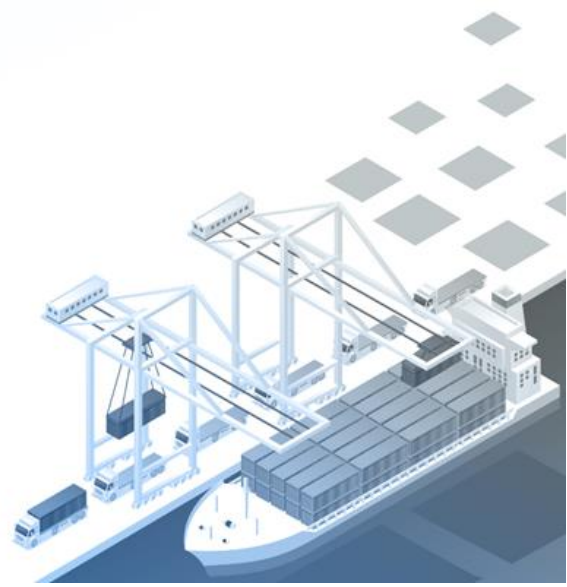
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่

35

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
Thai National Shippers' Council



www.tnsc.com



TNSC Weekly Briefing (1 September 2026)

Thai Bath Rate



USD
33.15



EUR
38.51



GBP
44.91



AUD
23.77



CNY
4.93



JPY
0.21

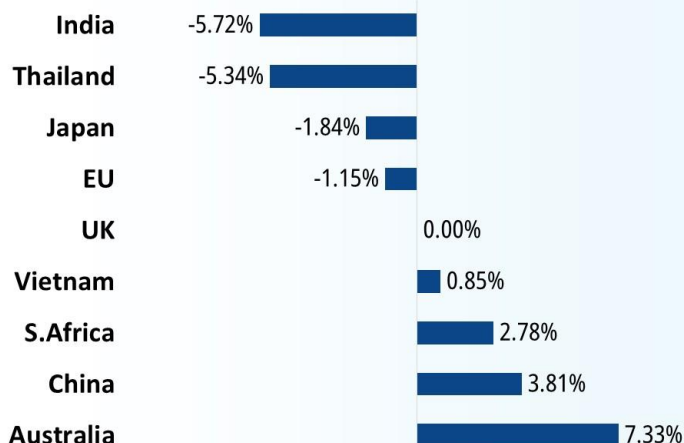


INR
0.35



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
29-Aug-25	Jul 26	May 26 - Jul 26	21-Aug-26	28-Aug-26
1445.06	3172.18	2832.21	3409.63	3509.54

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	87-94	86-95	81-87

Oil Price (Jan 2019 - Sep 2026)



Gold : 4458-4664 USD/Ounces

Gold Price (Jan 2019 - Sep 2026)



**เศรษฐกิจไทยฟื้นตัวไม่ทั่วถึง แรงงาน
ประบาง - ต้องพึ่งพาเทคโนโลยีและส่งออก**

อ่านต่อหน้า 12



**การเมืองระหว่างประเทศและพายุมรสุม
กำลังผลักดันสินค้าไปแออัดบนท่าเรือทั่วโลก**

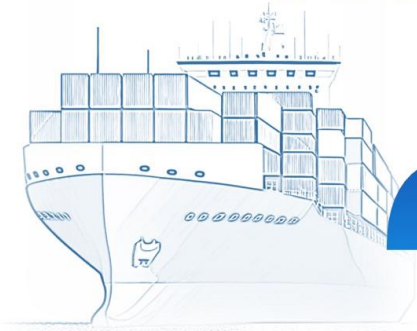
อ่านต่อหน้า 14



**เรื้อติเลย์ - ท่าเรือแออัด เหตุเอลนีโญพ่น
พียงแรง หอบพายุพัดตลอดชายฝั่ง**

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 และมงรางวัลให้โดยศีกษาคลังโครงการแล้ว
- (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 30-Sep-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)	750	1,300				
Thailand - Jebel Ali	Suspension*	Suspension*	ISOCC	-	-	
			War Risk	-	-	
Thailand - Busan	550	900	All – In			
Thailand - Incheon	550	900				
Thailand - Nhava Sheva	800	900	ISOCC	102	204	
Thailand – Durban / Cape Town	2,850	4,300	ISOCC	157	314	
			Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Melbourne	1,425-1,525	2,850-3,050	All – In			
Thailand - Sydney						
Thailand - Tauranga	1,425	2,850				
Thailand – Europe (Main Port)	2,400	4,000	ISOCC	Included		
			LSS	Included		
			EUIS	75 €	150 €	
			20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD			
Thailand - US West Coast	6,500	8,000	All - In			
Thailand - US East Coast	9,100	11,500	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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนกันยายน 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 ค่าระวางคงที่เช่นกัน อยู่ที่ 450 USD/TEU และ 700 USD/FEU

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

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางปรับขึ้น โดยอยู่ที่ 1,425-1,525 USD/TEU และ 2,850-3,050 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 2,400 USD/TEU และ 4,000 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้นเล็กน้อย โดยอยู่ที่ 6,500 USD/TEU และ 8,000 USD/FEU ส่วนค่าระวางฝั่ง East Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 9,100 USD/TEU และ 11,500 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 30-Sep-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

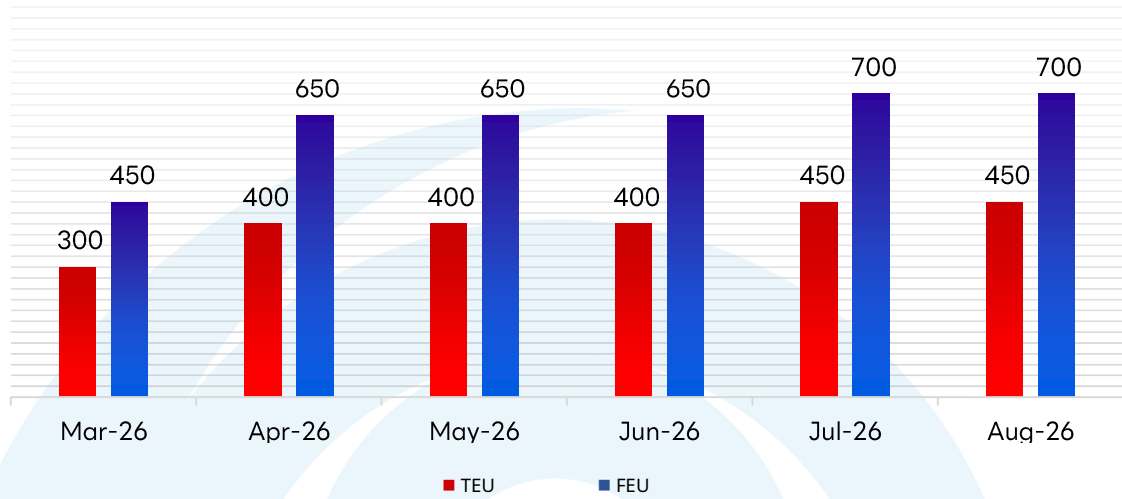
โดยท่านสมาชิกสามารถติดต่อสรท. เพื่อประสานงานกับผู้ให้บริการและร่วมหาแนวทางแก้ไขปัญหาด้านโลจิสติกส์ได้ที่ 02-679-7555 ต่อ 200 (คุณจันทน์) และ 302 (คุณกิตติศักดิ์) หรืออีเมล jantane@tnsc.com และ kittisak.j@tnsc.com

หมายเหตุ :

- 1) อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษที่ปรากฏขึ้นอยู่กับเส้นทางและผู้ให้บริการหรือสายเรือ
- 2) อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษรวมไปถึงอัตราค่าระวางอาจมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วจากสถานการณ์ โปรดติดตามกับผู้ให้บริการหรือสายเรืออย่างใกล้ชิด

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

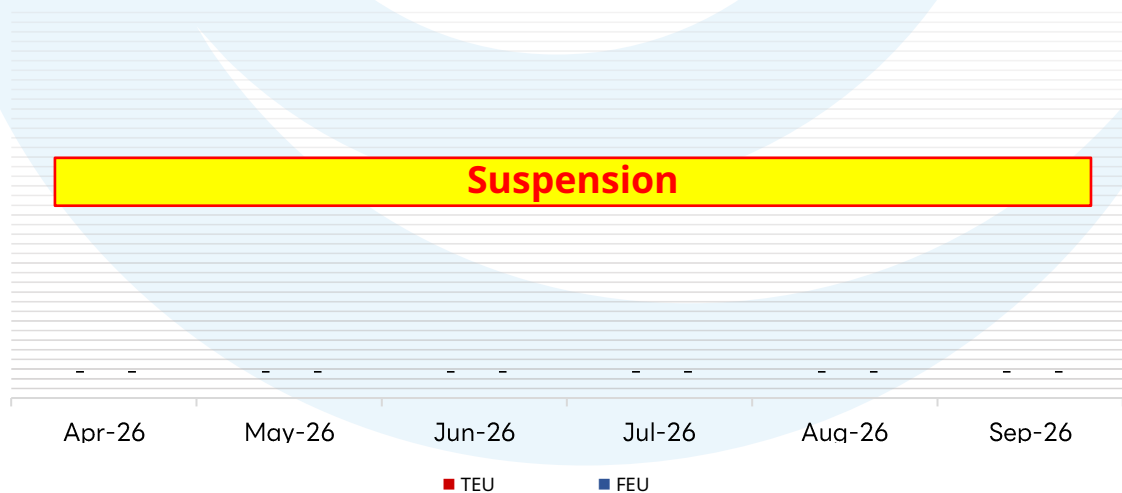
Japan



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

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

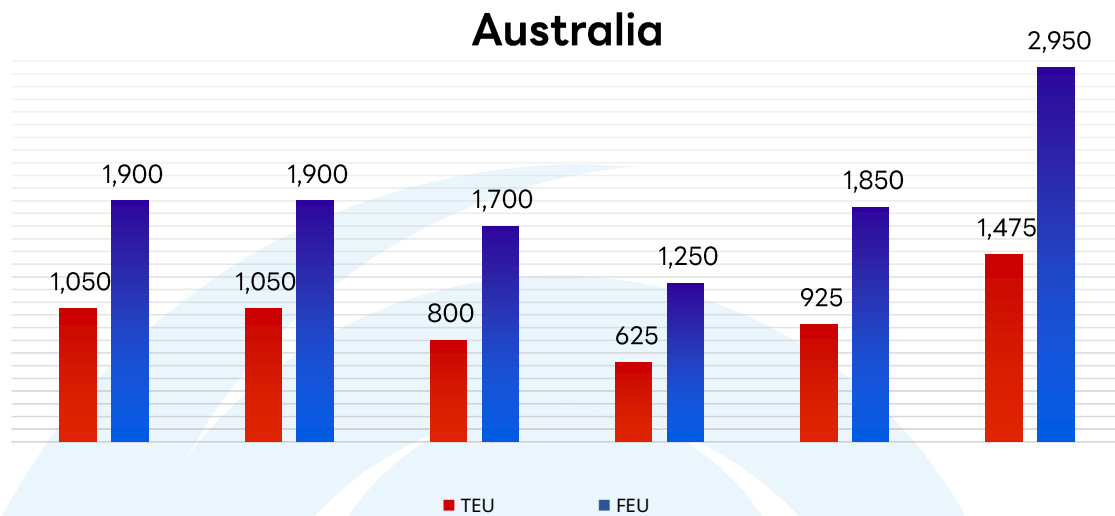
Jebel-Ali



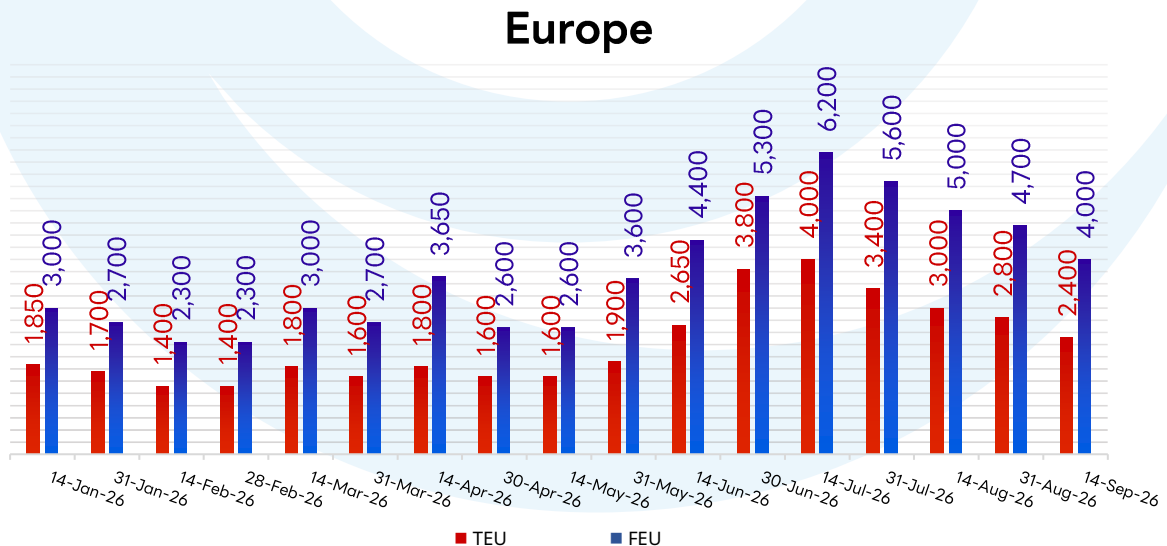
	APR-26	MAY-26	JUN-26	JUL-26	AUG-26	SEP-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	-	-	-	-	-	-
Low Sulphur Surcharge / FEU	-	-	-	-	-	-

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

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



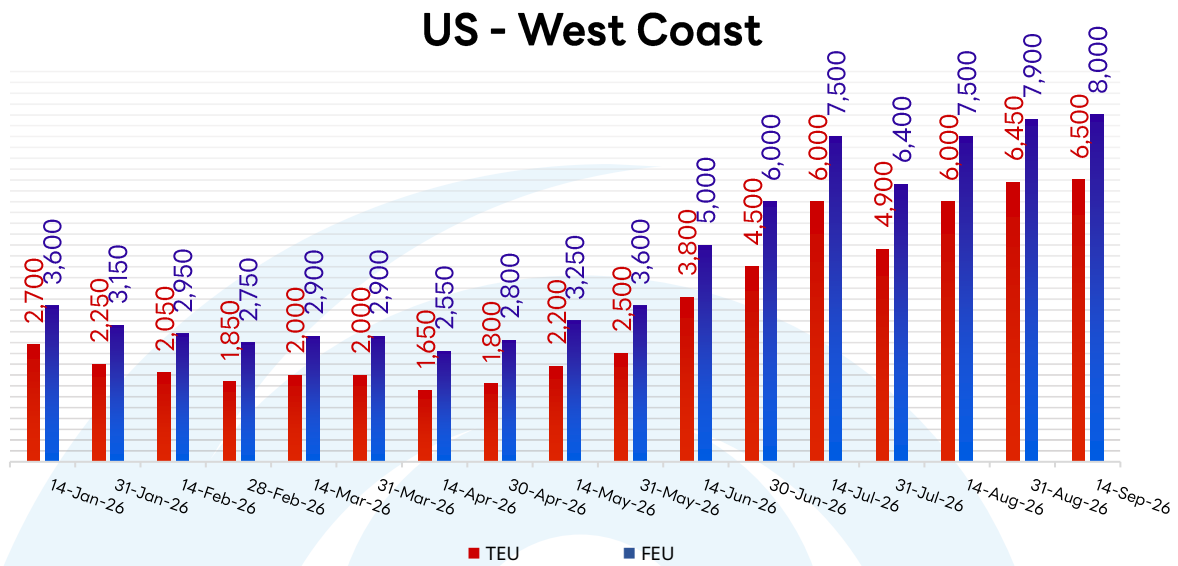
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป 8 เดือนล่าสุด



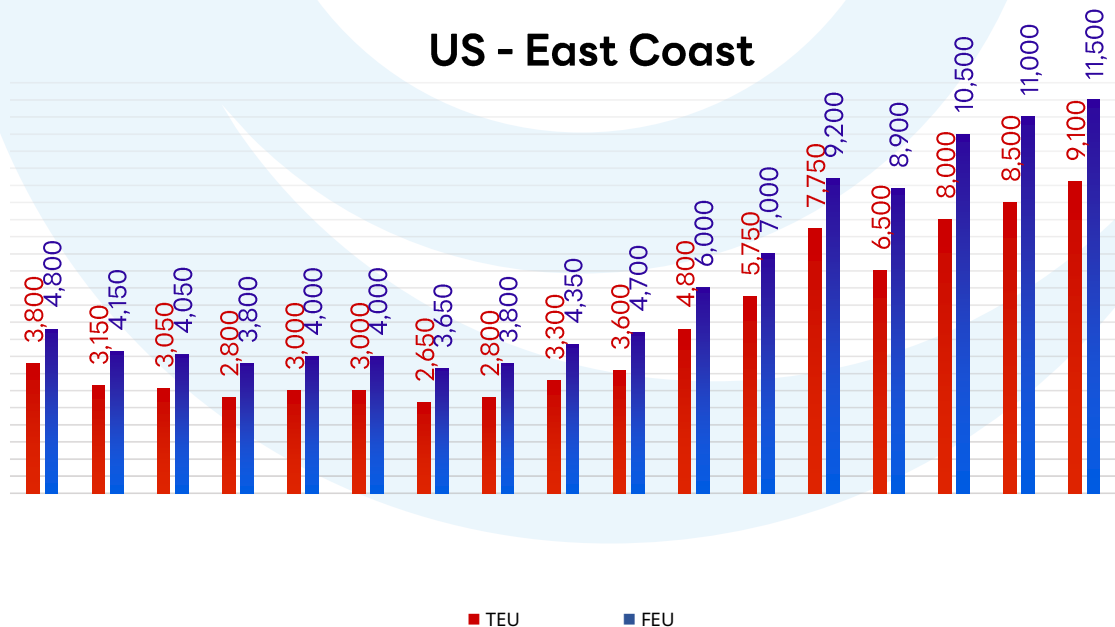
	APR-26	MAY-26	JUN-26	JUL-26	AUG-26	SEP-26
EU Innovation Surcharge / TEU	75 €	75 €	75 €	75 €	75 €	75 €
EU Innovation Surcharge / FEU	150 €	150 €	150 €	150 €	150 €	150 €

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

World Volume and Congestion Ports Table

ตารางแสดงปริมาณเรือ 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 **31 AUG 26,**

Port / Zone		NSQ	NSP	TEU.Q	TEU.P	Q2P Ratio
FE Asia	Shanghai/Ningbo	289	89	1678515	602237	2.79
	Qingdao	19	24	81565	156447	0.52
	Nagoya	11	7	19047	16239	1.17
	Busan	27	41	144263	153166	0.94
	Incheon	2	6	1302	18091	0.07
	Hong Kong	7	19	31363	120507	0.26
	Kaohsiung	3	13	8561	34645	0.25
ME & ISC	Jeddah	12	4	32183	18508	1.74
	Jebel Ali	13	6	6505	13486	0.48
	Mundra	6	13	40588	65126	0.62
	Mumbai	14	0	51741	0	n/a
	Nhava Sheva	1	11	3625	59392	0.06
	Colombo	19	14	141055	57562	2.45
SAF	Port Elizabeth	3	2	15168	5659	2.68
	Durban	7	9	25667	41357	0.62
AU & NZ	Sydney	2	4	8701	19524	0.45
	Melbourne	3	8	8158	31488	0.26
	Brisbane	1	5	2723	22086	0.12
	Tauranga	3	5	10118	15989	0.63
EU	Hamburg	9	30	82057	197416	0.42
	Rotterdam	17	36	111366	218728	0.51
	Antwerp	8	19	72784	126247	0.58
	Valencia	13	11	25245	88575	0.29
	Barcelona	3	6	8708	18559	0.47
USWC	LA/LB	5	24	43997	238163	0.18
	Puget Sound *	2	6	17354	49534	0.35
	Oakland	1	4	6627	30445	0.22
USEC	New York	5	5	23405	52535	0.45
	Norfolk	3	4	16156	21180	0.76
	Savannah	5	9	42109	82468	0.51
	Charleston	4	4	26795	35073	0.76
SEA	Bangkok	5	9	5165	5895	0.88
	Laem Chabang	6	23	13199	83014	0.16
	Singapore	24	63	189260	403379	0.47

<i>Port / Zone</i>	<i>NSQ</i>	<i>NSP</i>	<i>TEU.Q</i>	<i>TEU.P</i>	<i>Q2P Ratio</i>
Tanjung Pelepas	5	12	50020	106550	0.47
Port Klang	23	28	81915	122561	0.67
Jakarta	13	31	14704	52194	0.28
Manila	29	15	29293	18743	1.56
Haiphong	14	11	41434	39066	1.06
Ho Chi Minh	5	6	8664	12199	0.71

ข้อมูลอาจมีการผิดพลาด

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

เศรษฐกิจไทยฟื้นตัวไม่ทั่วถึง ตลาดแรงงานยังเปราะบาง ท่ามกลางการเติบโตที่พึ่งพาเทคโนโลยีและการส่งออก

เศรษฐกิจไทยเริ่มมีสัญญาณฟื้นตัวดีขึ้นในช่วงเดือนกรกฎาคม 2569 แต่การฟื้นตัวดังกล่าวยังไม่กระจายไปยังทุกภาคส่วน โดยแรงขับเคลื่อนสำคัญมาจากการส่งออกสินค้าเทคโนโลยี การท่องเที่ยว และกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ได้รับประโยชน์จากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก ขณะที่ภาคธุรกิจบางกลุ่ม โดยเฉพาะอุตสาหกรรมที่เผชิญการแข่งขันสูง ยังคงมีความเปราะบางและเริ่มเห็นสัญญาณการชะลอตัวของการจ้างงาน

ธนาคารแห่งประเทศไทย ระบุว่า แม้ตัวชี้วัดการเลิกจ้างงานและจำนวนผู้ประกันตนในระบบประกันสังคมในเดือนกรกฎาคมยังไม่ได้เปลี่ยนแปลงมากนัก แต่

ความเปราะบางของเศรษฐกิจไทยคือจำนวนการจัดตั้งธุรกิจใหม่สุทธิลดลง ขณะที่การปิดกิจการเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในภาคการค้าและอสังหาริมทรัพย์ ขณะเดียวกันการลงทุนในระยะหลังมีลักษณะเป็น “การลงทุนที่ใช้น้อย” (Labour-light investment) มากขึ้น กล่าวคือ แม้มูลค่าการลงทุนอาจสูง แต่สามารถสร้างการจ้างงานได้น้อยกว่าการลงทุนในอดีตที่มีมูลค่าใกล้เคียงกัน ประเด็นนี้สะท้อนการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างของเศรษฐกิจไทยอย่างชัดเจน โดยเฉพาะการเข้ามาของการลงทุนในเทคโนโลยี ระบบอัตโนมัติ AI และ Data Center ซึ่งเป็นการลงทุนที่มีมูลค่าสูง แต่ไม่ได้ใช้แรงงานจำนวน



ตลาดแรงงานมีสัญญาณความเปราะบางเพิ่มขึ้นจากจำนวนสถานประกอบการที่ใช้มาตรา 75 ของกฎหมายคุ้มครองแรงงานเพื่อหยุดกิจการชั่วคราว โดยพบมากในอุตสาหกรรมที่ต้องเผชิญการแข่งขันสูง เช่น ชิ้นส่วนยานยนต์ เสื้อผ้าและเครื่องนุ่งห่ม ผลิตภัณฑ์ยาง และพลาสติก การหยุดกิจการชั่วคราวที่เพิ่มขึ้นจึงเป็นสัญญาณที่ต้องติดตาม เพราะแม้จะยังไม่ใช้การเลิกจ้างโดยตรง แต่สะท้อนว่าผู้ประกอบการบางส่วนกำลังเผชิญแรงกดดันด้านต้นทุนการแข่งขัน และคำสั่งซื้อที่ไม่แน่นอน อีกสัญญาณที่สะท้อน

มากเมื่อเทียบกับมูลค่าการลงทุน ดังนั้น การเพิ่มขึ้นของเงินลงทุนจึงไม่ได้หมายความว่านำไปสู่การเพิ่มการจ้างงานในสัดส่วนเดียวกัน

อย่างไรก็ตาม ภาพรวมเศรษฐกิจไทยในเดือนกรกฎาคมยังมีปัจจัยบวก โดยการส่งออกสินค้าไม่รวมทองคำเพิ่มขึ้นจากเดือนมิถุนายน 2.3% และการเติบโตยังคงนำโดยสินค้าเทคโนโลยี โดยเฉพาะอิเล็กทรอนิกส์ ชิ้นส่วนคอมพิวเตอร์ และหน่วยความจำที่ส่งออกไปสหรัฐฯ รวมถึงแผงวงจรพิมพ์ที่ส่งออกไปฮ่องกงและจีน ขณะที่

การส่งออกทุเรียนไปจีนยังขยายตัวได้ดี แต่การส่งออกรถยนต์ลดลง โดยเฉพาะรถกระบะไปยังตลาดตะวันออกกลางและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาพดังกล่าวทำให้เห็นความแตกต่างระหว่าง “ภาคเศรษฐกิจที่กำลังเติบโต” กับ “ภาคเศรษฐกิจที่กำลังเผชิญแรงกดดัน” ได้ชัดเจนขึ้น กล่าวคือ การส่งออกสินค้าที่อยู่ในห่วงโซ่เทคโนโลยีและ AI ยังคงได้รับแรงหนุนจากความต้องการทั่วโลก ขณะที่อุตสาหกรรมดั้งเดิมบางกลุ่ม เช่น ชิ้นส่วนยานยนต์ เครื่องนุ่งห่ม ยาง และพลาสติก ต้องเผชิญการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น ภาคการท่องเที่ยว เป็นอีกหนึ่งแรงสนับสนุน โดยไทยมีนักท่องเที่ยวต่างชาติประมาณ 2.5 ล้านคนในเดือนกรกฎาคม เพิ่มขึ้น 7.6% จากเดือนก่อนหน้า โดยตลาดระยะไกล เช่น ยุโรปและตะวันออกกลาง เป็นส่วนสำคัญของการเพิ่มขึ้น ขณะที่นักท่องเที่ยวจีนเริ่มฟื้นตัวตามจำนวนเที่ยวบินที่กลับมาใกล้ระดับปกติการบริโภคภาคเอกชน ก็ปรับตัวดีขึ้น โดยเพิ่มขึ้น 1.2% จากการใช้จ่ายในภาคบริการ โดยเฉพาะโรงแรมและร้านอาหาร รวมถึงได้รับแรงสนับสนุนจากมาตรการภาครัฐและช่วงวันหยุดยาว อย่างไรก็ตาม แม้ความเชื่อมั่นของผู้บริโภคจะปรับดีขึ้น แต่ภาระหนี้ครัวเรือนและค่าครองชีพยังคงเป็นข้อจำกัดสำคัญต่อการใช้จ่ายของประชาชน

สิ่งที่น่าสนใจคือ รมท. ประเมินว่าการฟื้นตัวของเศรษฐกิจไทยในระยะต่อไปยังมีลักษณะ “กระจุกตัว” โดยได้รับแรงหนุนหลักจากสินค้าเทคโนโลยีและการท่องเที่ยวบางกลุ่ม ขณะที่ภาคเศรษฐกิจอื่นยังฟื้นตัวได้ไม่เต็มที่ ทำให้การเติบโตในภาพรวมอาจยังไม่สามารถกระจายประโยชน์ไปยังแรงงานและผู้ประกอบการได้อย่างทั่วถึงสำหรับภาคการส่งออก ประเด็นที่ต้องจับตามอง คือการพึ่งพาการเติบโตของสินค้าเทคโนโลยีมากขึ้น แม้จะเป็นโอกาสสำคัญของไทยในการเข้าสู่ห่วงโซ่อุปทานใหม่ แต่ก็มีความเสี่ยงหากวัฏจักรการลงทุนด้าน AI และเทคโนโลยีทั่วโลกชะลอตัวลง รมท. จึงมองว่าความต่อเนื่องของวัฏจักร AI เป็นหนึ่งในความเสี่ยงสำคัญที่ต้องติดตาม เช่นเดียวกับความขัดแย้ง

ทางภูมิรัฐศาสตร์ นโยบายการค้าของสหรัฐฯ ประสิทธิภาพของมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจ และการฟื้นตัวของภาคท่องเที่ยว

ในมุมมองของผู้ส่งออกไทย ภาพดังกล่าวสะท้อนว่าการแข่งขันในตลาดโลกกำลังเปลี่ยนจากการแข่งขันด้านต้นทุนไปสู่การแข่งขันด้านเทคโนโลยีและประสิทธิภาพ ผู้ประกอบการที่ยังพึ่งพาการผลิตสินค้าที่มีมูลค่าเพิ่มไม่สูง และแข่งขันด้วยราคาเพียงอย่างเดียวจะเผชิญแรงกดดันมากขึ้น ขณะที่ผู้ประกอบการที่สามารถนำเทคโนโลยีมาเพิ่มประสิทธิภาพ ลดต้นทุน และพัฒนาสินค้าที่มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น จะมีโอกาสรักษาความสามารถในการแข่งขันได้มากกว่า อีกประเด็นที่ไทยต้องเร่งแก้ไขคือปัญหาผลิตภาพและรายได้ของแรงงาน เพราะการแก้ปัญหาหนี้ครัวเรือนไม่สามารถพึ่งพาการปรับโครงสร้างหนี้เพียงอย่างเดียว หากรายได้ของครัวเรือนไม่เพิ่มขึ้นอย่างเพียงพอ ภาระหนี้ก็ยังคงจำกัดกำลังซื้อและการบริโภคในระยะยาว รมท. จึงมองว่าการเพิ่มรายได้และผลิตภาพของแรงงานเป็นส่วนสำคัญของการแก้ปัญหาเชิงโครงสร้าง และในระยะต่อไปยังมีความเสี่ยงเพิ่มเติมจากสภาพอากาศ โดย คาดการณ์ว่าเอลนีโญมีแนวโน้มรุนแรงขึ้นตั้งแต่ไตรมาส 4 ของปี 2569 ต่อเนื่องถึงไตรมาสแรกของปี 2570 ซึ่งอาจกระทบต่อผลผลิตภาคเกษตรและรายได้ของครัวเรือนภาคเกษตรได้ ขณะที่ความขัดแย้งในตะวันออกกลางยังเป็นความเสี่ยงต่อราคาพลังงานและต้นทุนการขนส่ง หากสถานการณ์กลับมารุนแรงขึ้นอีกครั้ง

โจทย์สำคัญของไทยจึงไม่ใช่เพียงการเร่งให้เศรษฐกิจเติบโต แต่คือการทำให้การเติบโตจากภาคเทคโนโลยีและการลงทุนใหม่สามารถเชื่อมโยงไปยังธุรกิจไทย ผู้ประกอบการรายเล็ก และตลาดแรงงานได้มากขึ้น หากไทยสามารถยกระดับผลิตภาพ พัฒนากิจกรรมแรงงาน และเชื่อมโยงการลงทุนใหม่เข้าสู่ห่วงโซ่อุปทานในประเทศได้ การฟื้นตัวที่ปัจจุบันยัง “กระจุกตัว” ก็มีโอกาสเปลี่ยนเป็นการเติบโตที่กระจายตัวและยั่งยืนมากขึ้นในระยะยาว

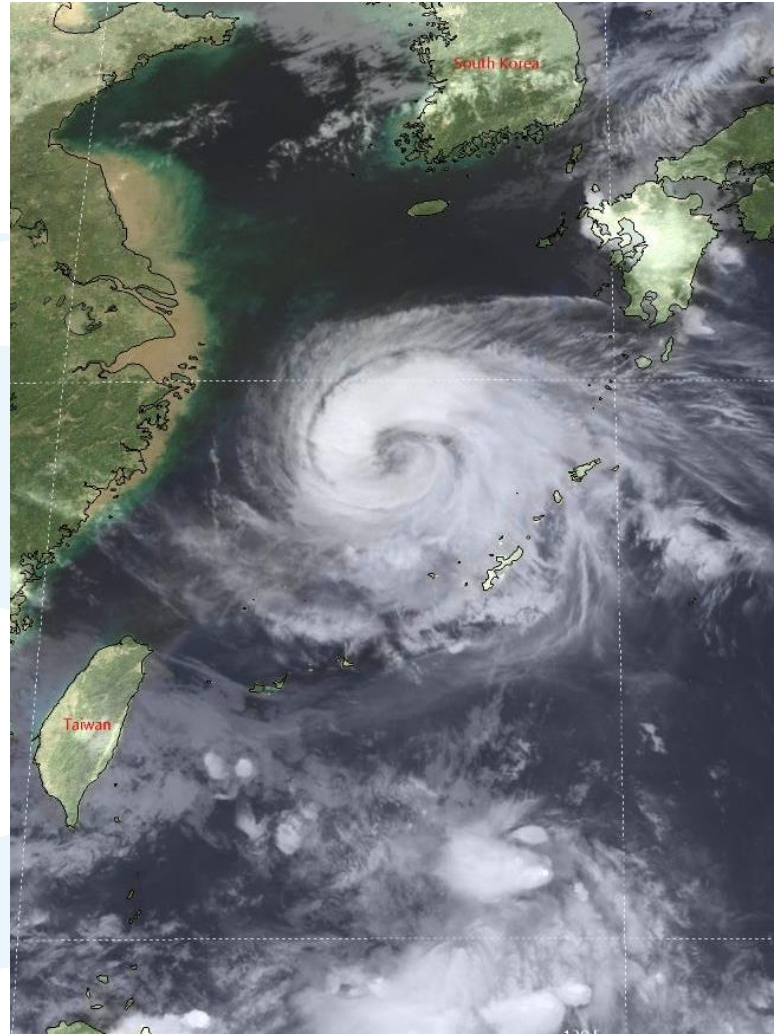
Writer: Jirawat Singtorn; Editor: Kittisak Jinjo

การเมืองระหว่างประเทศและพายุมรสุม กำลังผลักดันสินค้าไปแออัดบนท่าเรือทั่วโลก

นอกจากปัญหาภูมิศาสตร์การเมืองแล้ว ปัญหาวิกฤติความแออัดของท่าเรือคอนเทนเนอร์ทั่วโลกยังได้เข้ามาบีบอัดต่อตลาดในช่วงหลายเดือนที่ผ่านมา ซึ่งก็มีปัจจัยขับเคลื่อนมาจากตัวภูมิศาสตร์การเมืองเอง แคมยังถูกซ้ำเติมด้วยปัจจัยจากสภาพภูมิอากาศทั่วโลก โดยเฉพาะลูกไฟใหญ่อย่าง "ซูเปอร์เอลนีโญ" ที่กำลังแผ่ลงฤทธิ์ร้ายกองอย่างต่อเนื่องในปัจจุบัน

โดยในพื้นที่อย่างเอเชียตะวันออก ทั้งจีน ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ ที่เป็นเขตซุกซมของท่าเรือและกองเรือปริมาณมหาศาล ได้ถูกพายุมรสุมและพายุไต้ฝุ่นพัดซ้ำๆ อย่างต่อเนื่อง ทั้งพายุบาบี (Bavi), นูล (Noul), ดอล์ฟนิน (Dolphin) และนาร์รา (Narra) ที่เข้าถล่มทางตอนใต้ของจีน รวมถึงน้องใหม่มาแรงอย่างพายุเซาเดล (Saude) ที่เคลื่อนตัวเข้าสู่แนวชายฝั่งใกล้ท่าเรือสำคัญอย่าง Ningbo และ Xiamen

ส่งผลให้ท่าเรือในภูมิภาคเอเชียเหนือกลายเป็นจุดคอขวดหลักของโลก โดยมีการประเมินว่าต้องแบกรับ



ปริมาณสินค้าที่สะสมตกค้างไว้อู้งถึง 2.2 ล้าน TEU โดยประมาณ

ขณะเดียวกัน อีกซีกโลกหนึ่งก็กำลังเผชิญหน้ากับปัญหารุนแรงไม่แพ้กัน โดยเฉพาะที่ท่าเรือ Durban ในแอฟริกาใต้ ที่เป็นทางผ่านของสองซีกโลกตะวันตกและตะวันออกนอกเหนือจากคลองสุเอซ

แน่นอนว่าสาเหตุหลักของปัญหาในช่วงหลังมาจากการที่เรือสินค้าจำนวนมากจำเป็นต้องเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือมาเล่นอ้อมแหลมกู๊ดโฮป เพื่อหลีกเลี่ยงความเสี่ยงจากการปิดช่องแคบฮอร์มุซและการสู้รบในบริเวณทะเลแดง

โดยเฉพาะกลุ่มสินค้าที่ไป Transshipment เชื่อมโยงตะวันตกกับตะวันออกกลาง ลักษณะคล้ายๆกันกับการที่สินค้าระหว่างบ้านเราและตะวันออกกลางต้องไป

ฝั่งพากการ Transshipment ใน Nhava Sheva, Mumbai และ Colombo เป็นต้น

แถมล่าสุดยังมีรายงานว่าอุปกรณ์ขนสินค้าชำรุดเสียหาย ตลอดจนกระบวนการเปลี่ยนผ่านการบริหารจัดการท่าเรือไปยังบริษัทเอกชนอย่าง ICTSI ซึ่งจำเป็นต้องมีการปรับปรุงระบบและฝึกอบรมบุคลากรใหม่

ทำให้ระยะเวลาการรอคอยพุ่งสูงขึ้นไปอีก โดยอ้างอิงจากประกาศของหลายสายเรือที่ระบุไปในแนวทางเดียวกันว่าอาจต้องรอคอยสินค้ายาวนาน 10 ถึง 20 วัน

นอกจากนี้ ตลาดขนส่งทางทะเลยังได้รับแรงกดดันเพิ่มเติมจากการที่คลองปานามาที่เตรียมปรับลดโควตาจำนวนเรือผ่านทางประจำวันลงอีกในเดือนหน้า รวมไปถึงข้อจำกัดอื่นๆในการเดินเรือสินค้า

ทำให้ปัญหาความแออัดเกิดขึ้นพร้อมกันหลายจุดทั่วโลก ประกอบกับอุปสงค์การขนส่งสินค้าที่ยังคงแข็งแกร่ง ได้กลายเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยพยุงและดันให้อัตราค่าระวางเรือในเส้นทางข้ามมหาสมุทรแปซิฟิก

(Transpacific) ปรับตัวสูงขึ้น สวนทางกับเส้นทางเอเชีย-ยุโรปที่ยังคงซบเซา

และคาดว่าสภาวะความผันผวนและอัตราค่าระวางเรือจะยังคงทรงตัวในระดับสูงต่อไปจนกว่าสถานการณ์ตู้สินค้าตกค้างตามท่าเรือหลักจะได้รับการคลี่คลายลง

ซึ่งจะขึ้นอยู่กับสองปัจจัยหลักอย่างสภาพภูมิอากาศและภูมิศาสตร์การเมือง

โดยสำหรับปัจจัยอย่างสภาพภูมิอากาศ ที่ปัจจุบันเราอยู่ในช่วงฤดูมรสุมรุนแรง ก็มีการพยากรณ์ว่าจะจบลงในช่วงปลายเดือนตุลาคมทั้งสำหรับในโซนเอเชียตะวันออกเฉียงใต้รวมถึงในภูมิภาคอาเซียนและประเทศไทย ส่วนในโซนอเมริกาเหนือก็คาดว่าจะจบลงในช่วงปลายเดือนพฤศจิกายน ซึ่งผู้ส่งออกควรวางแผนการจองระวางล่วงหน้าให้นานขึ้นในช่วงระยะเวลานี้

ตรงกันข้ามกับปัจจัยภูมิศาสตร์การเมืองที่ไม่สามารถคาดเดาอะไรได้เลย

Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo

เรือดีเลย์ - ทำแออัด เหตุเอลนีโญพ่นพิษแรง หอบพาหยุดชะงักฝั่งเอเชีย-อเมริกา

เรือดีเลย์ - ทำเรือแออัด เหตุเอลนีโญพ่นพิษแรง หอบพาหยุดชะงักฝั่งเอเชีย - อเมริกา

สภาวะเอลนีโญที่ได้แปลงร่างเป็น "ซูเปอร์เอลนีโญ" อย่างเป็นทางการไปเรียบร้อยแล้ว ดูเหมือนจะเริ่มแผ่ผลกระทบอย่างต่อเนื่อง โดยล่าสุดได้ก่อกำเนิดพาายุฤดูร้อนจำนวนมากในมหาสมุทร Pacific ทั้งฝั่งเอเชียและอเมริกาเหนือ ตรงตามที่ได้มีการพยากรณ์ไว้ก่อนหน้านี้

อีกิผลของการมีพาายุความรุนแรงสูงต่อเนื่องได้ทำให้เกิดความแออัดของท่าเรือ Container ทั่วโลก โดยตามข้อมูลของ Linerlytica ขณะนี้มีสินค้ามากกว่า 4.31 ล้าน TEU ที่มีสถานะ Port Congestion หรือกลุ่มตู้สินค้าที่แออัดและกำลังรอเข้าเทียบท่าเรือ แซงสถิติเดิมที่ 4 ล้าน TEU ที่เคยทำได้สูงสุดในยุคโควิดเมื่อปี 2022

อ่านเพิ่มเติม “เรือดีเลย์ - ทำเรือแออัด เหตุเอลนีโญพ่นพิษแรง หอบพาหยุดชะงักฝั่งเอเชีย - อเมริกา” [คลิกที่นี่](#)

ตารางสรุปดัชนีอัตราค่าระวาง

Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Description	UNIT	Previous Index 21 August 2026	Current Index 28 August 2026
Comprehensive Index		3409.63	3509.54
Europe (Base port)	TEU	2842	2716
Europe (Base port)	FEU	4663	4321
Mediterranean (Base port)	TEU	3767	3557
Mediterranean (Base port)	FEU	5094	4664
USWC (Base port)	FEU	6765	6940
USEC (Base port)	FEU	9700	10046
South America (Santos)	TEU	7805	8663
South America (Santos)	FEU	8181	9438
Central/South America WC (Manzanillo)	TEU	6643	7030
Central/South America WC (Manzanillo)	FEU	7111	7538
East/West Africa (Lagos)	TEU	3990	4015
South Africa (Durban)	TEU	2782	2843
East Africa (Mombasa)	TEU	3464	3446
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	TEU	5729	6139
India and Pakistan 20ft (Nhava Sheva)	TEU	2799	3090
Australia/New Zealand (Melbourne)	TEU	2315	2471
Southeast Asia (Singapore)	TEU	728	796
West Japan (Base port)	TEU	319	319
East Japan (Base port)	TEU	323	334
Korea (Pusan)	TEU	212	232

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



ตารางอบรมประจำปี 2026



1Day Training

หลักสูตรอบรมครอบคลุมเนื้อหาทุกสายงานด้านโลจิสติกส์
และการค้าระหว่างประเทศสำหรับผู้เริ่มต้นและผู้มีประสบการณ์

อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : www.tnscacademy.com/schedule/



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

