

คำระวางเรือ

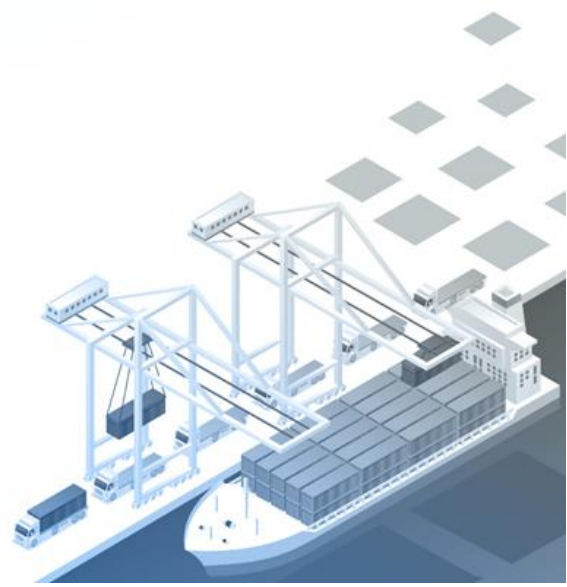
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่

36

สภาผู้ส่งออกทางเรือแห่งประเทศไทย
Thai National Shippers' Council



www.tnsc.com



TNSC Weekly Briefing (11 September 2026)

Thai Bath Rate



USD
32.90



EUR
38.23



GBP
44.91



AUD
23.75



CNY
4.91



JPY
0.21

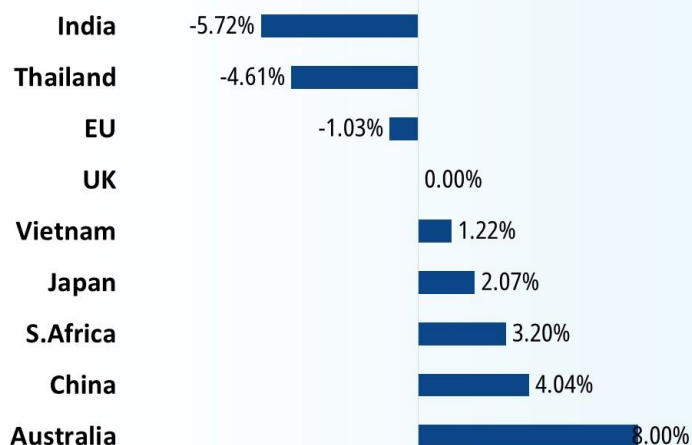


INR
0.35



VND
0.0013

Exchange Rate Trend



Shanghai Container Freight Index (SCFI) – Comprehensive Index

Jan 2020 – Sep 2026



YoY	1 Month Average	3 Months Average	Previous Week	Current Week
5-Sep-25	Aug 26	Jul 26 – Aug 26	28-Aug-26	4-Sep-26
1444.44	3387.63	3191.12	3509.54	3590.05

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	89-97	87-99	84-91



Gold : 4335-4474 USD/Ounces

Gold Price (Jan 2019 - Sep 2026)



ญี่ปุ่นเร่งขึ้นดอกเบี้ย BOJ ส่งสัญญาณคุมเงินเพื่อท่ามกลางเงินแข็ง

อ่านต่อหน้า 12



การเมืองระหว่างประเทศและพายุมรสุมกำลังผลักดันสินค้าไปแออัดบนท่าเรือทั่วโลก

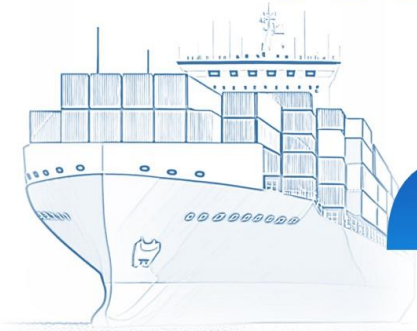
อ่านต่อหน้า 13



ตลาด US กระทบหนัก ! คอขวดโลจิสติกส์ซ้ำซ้อน ลุกลามทั้งโหมดบก ราง เรือ

อ่านต่อหน้า 15

BEST CONTAINER LINER AWARD 2026



เราขอเชิญผู้ส่งออก ผู้นำเข้า ผู้ใช้บริการทุกท่าน
ร่วมให้คะแนนสายเรือ
และเป็นส่วนหนึ่งในการยกระดับการแข่งขันและการให้บริการ



ช่วยเราตอบแบบสอบถาม
รับเลย !

Starbucks Card *

มูลค่า 200 บาท



(*) หมายเหตุ

- (1) มงรางวัลจะส่งมอบให้เฉพาะผู้ที่ให้ข้อมูลครบถ้วนสมบูรณ์ ย้ำเชื่อถือ และสำเนาบัตรประชาชนที่ถูกต้อง
- (2) มงรางวัลมีจำนวนจำกัด โดยทางคณะกรรมกรจะจัดการส่งมอบตามลำดับการตอบแบบสอบถาม (First Come, First Serve)
- (3) เราจะจัดส่งรางวัลให้ผู้ร่วมตอบแบบสอบถาม และมงรางวัลให้โดยทันทีหลังโครงการเสร็จสิ้น
- (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

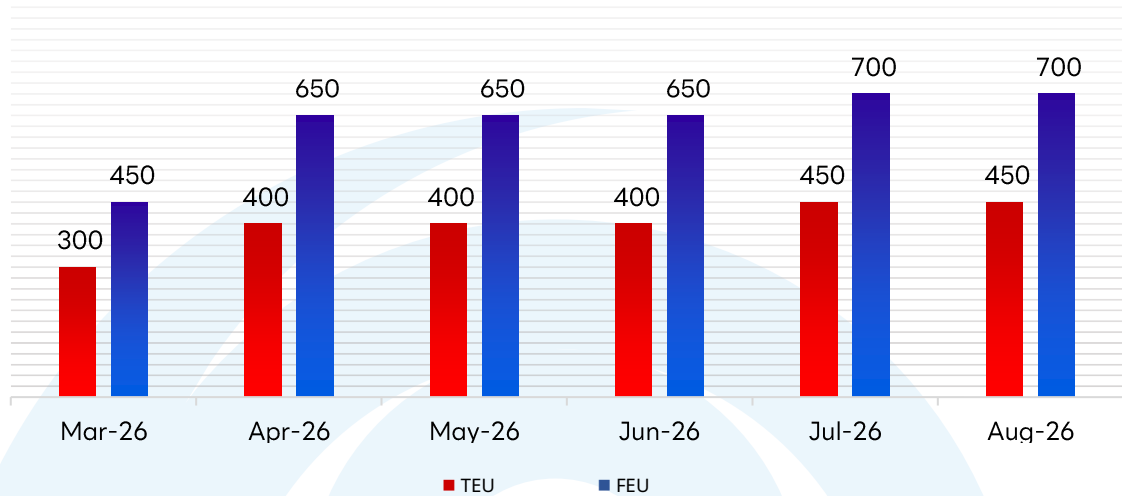
โดยท่านสมาชิกสามารถติดต่อสรท. เพื่อประสานงานกับผู้ให้บริการและร่วมหาแนวทางแก้ไขปัญหาด้านโลจิสติกส์ได้ที่ 02-679-7555 ต่อ 200 (คุณจันทน์) และ 302 (คุณกิตติศักดิ์) หรืออีเมล jantane@tnsc.com และ kittisak.j@tnsc.com

หมายเหตุ :

- 1) อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษที่ปรากฏขึ้นอยู่กับเส้นทางและผู้ให้บริการหรือสายเรือ
- 2) อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษรวมไปถึงอัตราค่าระวางอาจมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วจากสถานการณ์ โปรดติดตามกับผู้ให้บริการหรือสายเรืออย่างใกล้ชิด

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

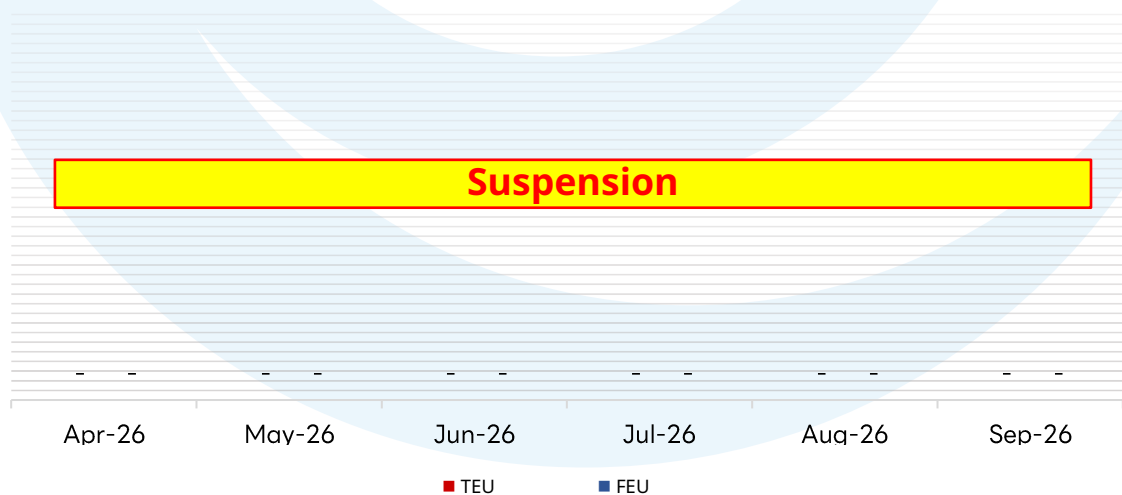
Japan



	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

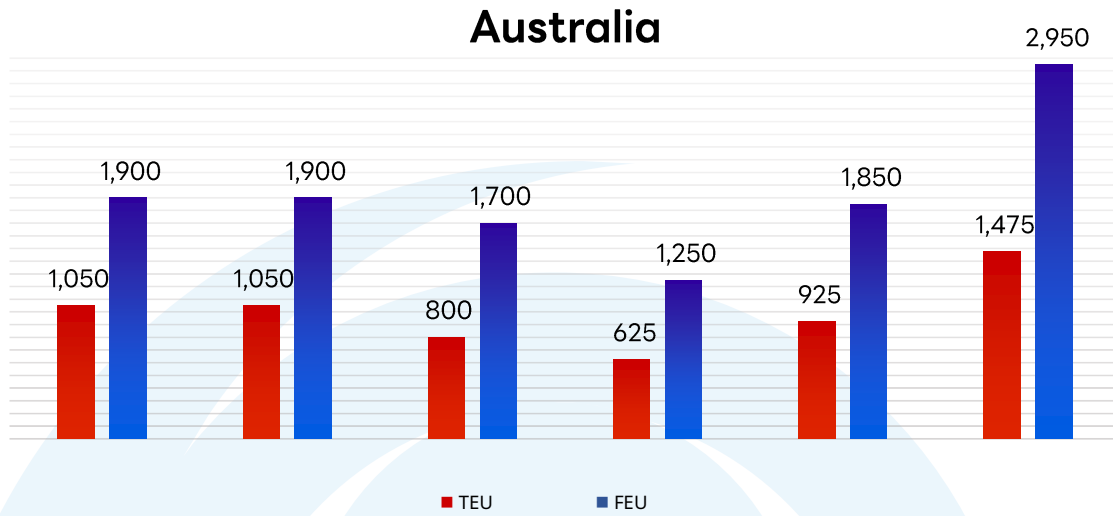
Jebel-Ali



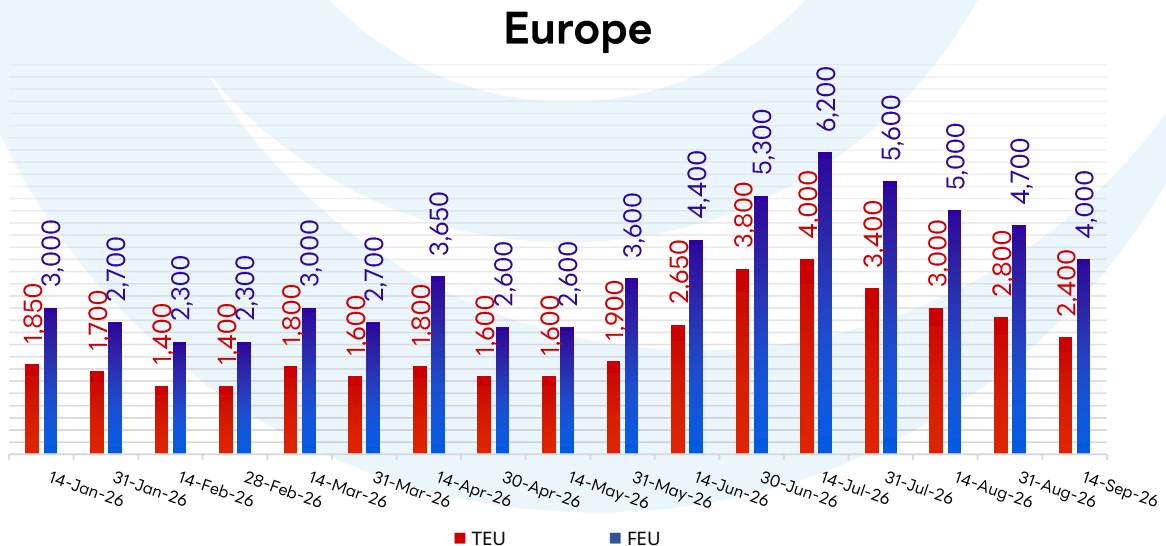
	APR-26	MAY-26	JUN-26	JUL-26	AUG-26	SEP-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	-	-	-	-	-	-
Low Sulphur Surcharge / FEU	-	-	-	-	-	-

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

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



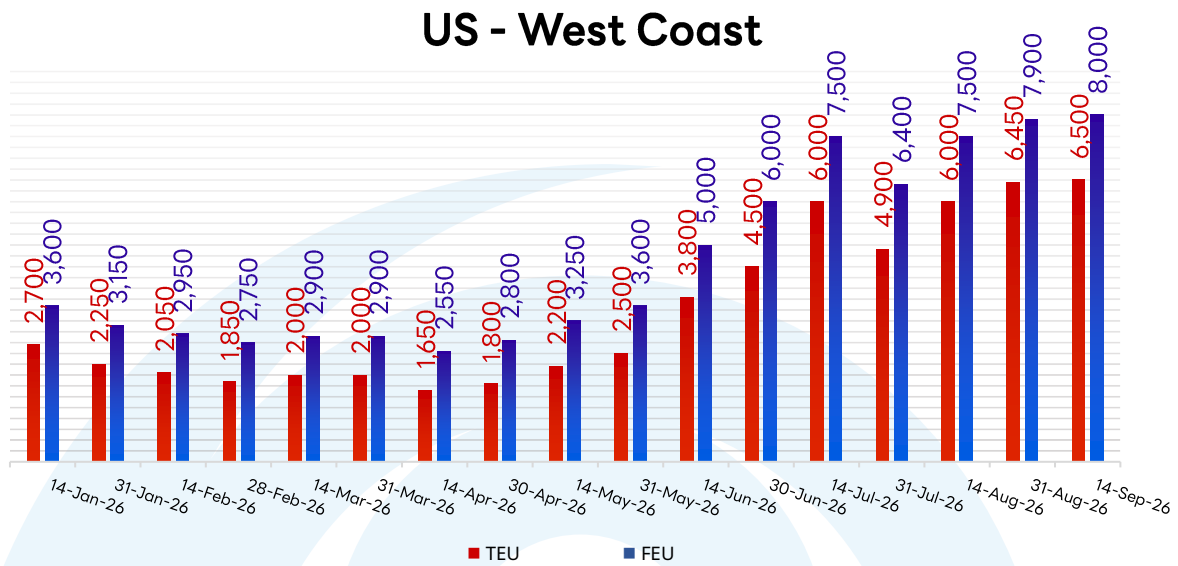
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป 8 เดือนล่าสุด



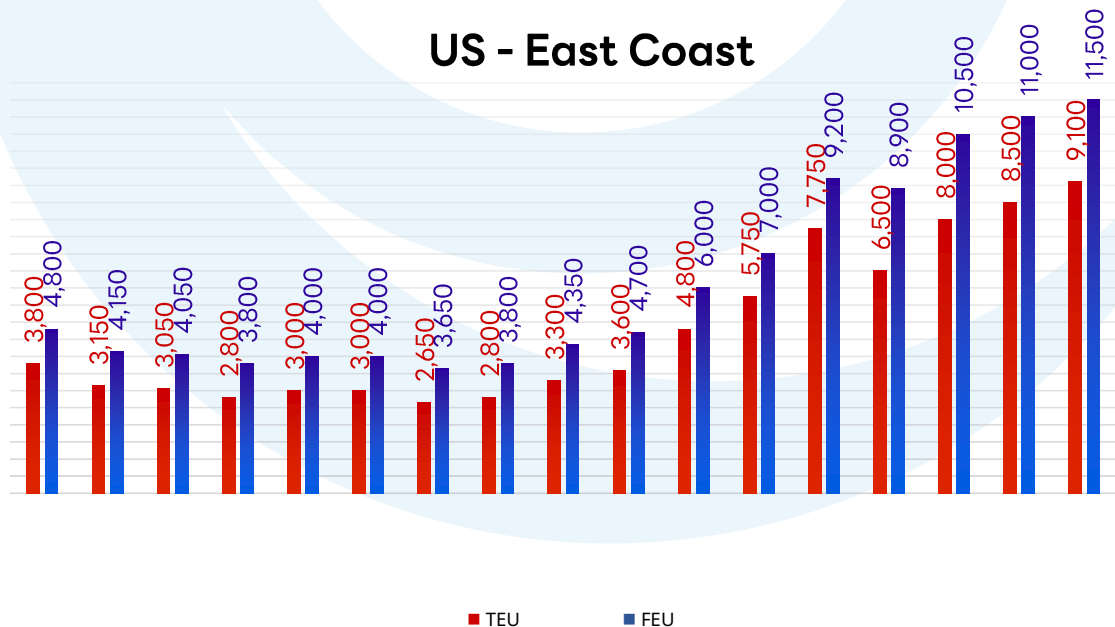
	APR-26	MAY-26	JUN-26	JUL-26	AUG-26	SEP-26
EU Innovation Surcharge / TEU	75 €	75 €	75 €	75 €	75 €	75 €
EU Innovation Surcharge / FEU	150 €	150 €	150 €	150 €	150 €	150 €

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 **8 SEP 26,**

Port / Zone		NSQ	NSP	TEU.Q	TEU.P	Q2P Ratio
FE Asia	Shanghai/Ningbo	239	82	1410785	549409	2.57
	Qingdao	17	36	42112	217847	0.19
	Nagoya	13	8	25688	16092	1.60
	Busan	17	45	73285	245836	0.30
	Incheon	0	4	0	4095	0.00
	Hong Kong	12	19	27426	94427	0.29
	Kaohsiung	3	16	3974	82808	0.05
ME & ISC	Jeddah	5	1	8683	4333	2.00
	Jebel Ali	11	9	8446	12048	0.70
	Mundra	6	12	28121	86078	0.33
	Mumbai	16	0	57560	0	n/a
	Nhava Sheva	1	12	508	66367	0.01
	Colombo	22	14	99827	98655	1.01
SAF	Port Elizabeth	3	1	15122	4112	3.68
	Durban	12	11	71745	46346	1.55
AU & NZ	Sydney	1	1	2355	5023	0.47
	Melbourne	2	5	13684	30134	0.45
	Brisbane	3	5	11894	13745	0.87
	Tauranga	3	3	8962	12160	0.74
EU	Hamburg	12	30	121111	238486	0.51
	Rotterdam	14	36	97620	213616	0.46
	Antwerp	9	19	31976	118754	0.27
	Valencia	22	12	49150	107834	0.46
	Barcelona	2	4	9149	25391	0.36
USWC	LA/LB	3	23	30103	228587	0.13
	Puget Sound *	1	11	6949	87017	0.08
	Oakland	0	4	0	48447	n/a
USEC	New York	5	6	31658	38418	0.82
	Norfolk	1	3	8728	22548	0.39
	Savannah	6	8	45382	72988	0.62
	Charleston	1	2	4637	16336	0.28
SEA	Bangkok	3	11	2611	10387	0.25
	Laem Chabang	6	15	17859	47483	0.38
	Singapore	27	63	265596	393120	0.68

<i>Port / Zone</i>	<i>NSQ</i>	<i>NSP</i>	<i>TEU.Q</i>	<i>TEU.P</i>	<i>Q2P Ratio</i>
Tanjung Pelepas	1	9	2125	86508	0.02
Port Klang	29	31	86411	122579	0.70
Jakarta	15	30	33684	44936	0.75
Manila	31	14	42140	20889	2.02
Haiphong	10	13	35429	45979	0.77
Ho Chi Minh	5	6	8838	29393	0.30

ข้อมูลอาจมีการผิดพลาด

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

ญี่ปุ่นเร่งขึ้นดอกเบี้ย BOJ ส่งสัญญาณคุมเงินเพื่อกำกลางเงินแข็งและความเสี่ยงเศรษฐกิจโลก

ธนาคารกลางญี่ปุ่น (BOJ) มีแนวโน้มเร่งปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยเร็วกว่าที่ตลาดเคยคาด โดยผลสำรวจของ Reuters ระบุว่า นักเศรษฐศาสตร์ส่วนใหญ่คาดว่า BOJ จะขึ้นดอกเบี้ยอีก 0.25 จุด สู่ระดับ 1.25% ในการประชุมวันที่ 18 กันยายน 2569 และอาจปรับขึ้นต่อเนื่องจนแตะ 1.75% ภายในไตรมาส 2 ปี 2570 สะท้อนแรงกดดันด้านเงินเฟ้อและค่าเงินเยนที่อ่อนค่าก่อนหน้านี้



ปัจจัยสำคัญที่ทำให้ BOJ มีพื้นที่ในการขึ้นดอกเบี้ยมากขึ้น คือเศรษฐกิจญี่ปุ่นเริ่มมีสัญญาณแข็งแรงแขึ้น โดย GDP ไตรมาส 2 ปี 2569 ถูกปรับเพิ่มเป็นขยายตัว 1.4% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันในอัตรารายปี ขณะที่ค่าจ้างที่แท้จริงเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง ซึ่งช่วยสนับสนุนกำลังซื้อของครัวเรือนและทำให้แรงกดดันด้านราคามีแนวโน้มฝังตัวในเศรษฐกิจมากขึ้น

การเปลี่ยนทิศทางของ BOJ มีความสำคัญ เพราะญี่ปุ่นดำเนินนโยบายดอกเบี้ยต่ำเป็นเวลานาน การขึ้นดอกเบี้ยอย่างต่อเนื่องจึงไม่ได้กระทบเพียงตลาดภายในประเทศ แต่ยังส่งผลต่อกระแสเงินทุนทั่วโลก โดยเฉพาะ Yen Carry Trade ซึ่งนักลงทุนกู้เงินเยนต้นทุนต่ำไปลงทุนในสินทรัพย์ที่ให้ผลตอบแทนสูงกว่า เมื่อ

ดอกเบี้ยญี่ปุ่นสูงขึ้นและเงินเยนแข็งค่า นักลงทุนอาจทยอยปิดสถานะดังกล่าวและนำเงินกลับญี่ปุ่น ทำให้ตลาดการเงินโลกมีโอกาสดึงตัวมากขึ้น

ขณะเดียวกัน ค่าเงินเยนได้แข็งค่าขึ้นอย่างรวดเร็วจากความคาดหวังต่อการขึ้นดอกเบี้ยของ BOJ โดยการแข็งค่าของเยนช่วยลดต้นทุนการนำเข้าสินค้าและพลังงานของญี่ปุ่น แต่ในอีกด้านหนึ่งก็อาจกดดันความสามารถในการแข่งขันของผู้ส่งออกญี่ปุ่น หากเงินเยนแข็งค่าต่อเนื่อง

สำหรับประเทศไทย การเปลี่ยนแปลงนโยบายการเงินของญี่ปุ่นควรติดตามใน 2 มิติ ได้แก่ ค่าเงินและกระแสเงินทุน หากเงินเยนแข็งค่าต่อเนื่องและนักลงทุนลดการลงทุนในสินทรัพย์ต่างประเทศ อาจทำให้ตลาดการเงินเอเชียมีความผันผวน รวมถึงมีผลต่อกิจทางเงินบาทและต้นทุนทางการเงินของประเทศในภูมิภาค

ในด้านการค้า ญี่ปุ่นเป็นตลาดสำคัญของไทย การแข็งค่าของเงินเยนอาจช่วยเพิ่มกำลังซื้อของผู้นำเข้าญี่ปุ่นเมื่อเทียบกับสินค้าจากต่างประเทศ ซึ่งเป็นโอกาสต่อผู้ส่งออกไทยบางกลุ่ม แต่หากการขึ้นดอกเบี้ยเร็วเกินไปจนทำให้เศรษฐกิจญี่ปุ่นชะลอตัว ก็อาจกระทบต่อความต้องการนำเข้าสินค้าในระยะต่อไป

ดังนั้น การเร่งขึ้นดอกเบี้ยของ BOJ จึงเป็นสัญญาณสำคัญว่าเศรษฐกิจโลกกำลังเข้าสู่สภาพแวดล้อมที่แตกต่างจากช่วงดอกเบี้ยต่ำในอดีต ขณะที่ญี่ปุ่นกำลังให้ความสำคัญกับการควบคุมเงินเฟ้อมากขึ้น การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวไม่เพียงส่งผลต่อค่าเงินเยน แต่ยังอาจกระทบกระแสเงินทุน ตลาดการเงิน และภาคการค้าของเอเชีย โดยเฉพาะหากการปรับขึ้นดอกเบี้ยเกิดขึ้นพร้อมกับราคาพลังงานที่อยู่ในระดับสูงและความไม่แน่นอนทางภูมิรัฐศาสตร์ที่ยังคงอยู่

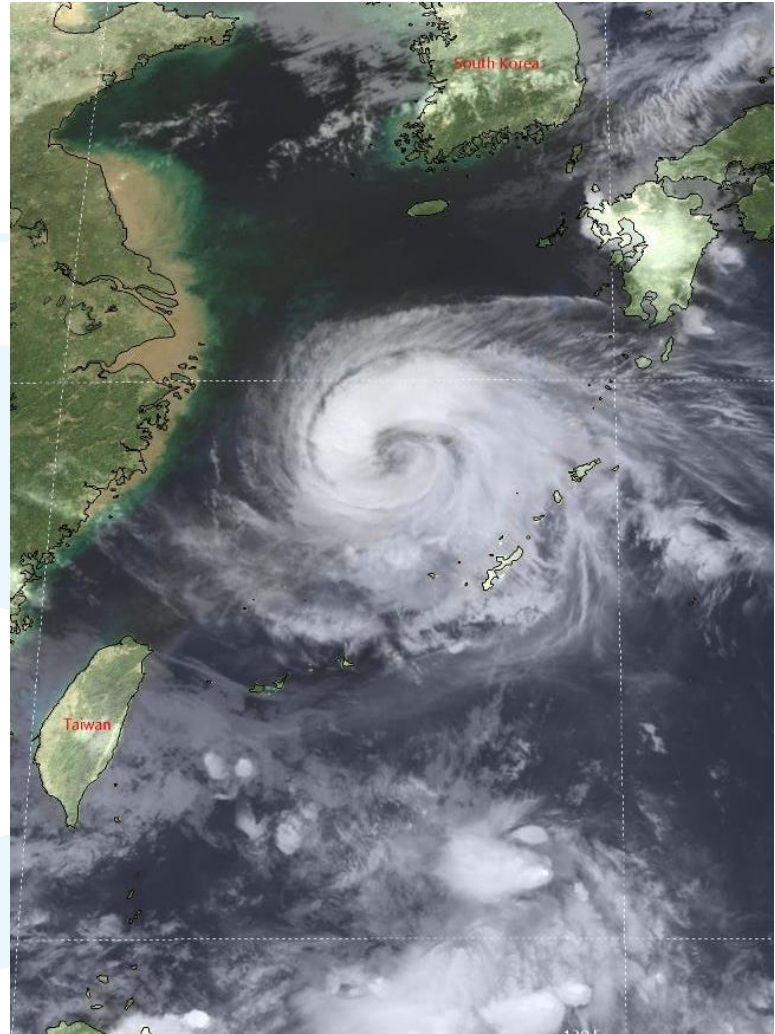
Writer: Jirawat Singtorn; Editor: Kittisak Jinjo

การเมืองระหว่างประเทศและพายุมรสุม กำลังผลักดันสินค้าไปแออัดบนท่าเรือทั่วโลก

นอกจากปัญหาภูมิศาสตร์การเมืองแล้ว ปัญหาวิกฤติความแออัดของท่าเรือคอนเทนเนอร์ทั่วโลกยังได้เข้ามาบีบอัดต่อตลาดในช่วงหลายเดือนที่ผ่านมา ซึ่งก็มีปัจจัยขับเคลื่อนมาจากตัวภูมิศาสตร์การเมืองเอง แคมยังถูกซ้ำเติมด้วยปัจจัยจากสภาพภูมิอากาศทั่วโลก โดยเฉพาะลูกพายุอย่าง "ซูเปอร์เอลนีโญ" ที่กำลังแผ่ลงฤทธิ์ร้ายก้องอย่างต่อเนื่องในปัจจุบัน

โดยในพื้นที่อย่างเอเชียตะวันออก ทั้งจีน ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ ที่เป็นเขตชุมชมของท่าเรือและกองเรือปริมาณมหาศาล ได้ถูกพายุมรสุมและพายุไต้ฝุ่นพัดซ้ำๆ อย่างต่อเนื่อง ทั้งพายุบาบี (Bavi), นูล (Noul), ดอลฟิน (Dolphin) และนาร์รา (Narra) ที่เข้าถล่มทางตอนใต้ของจีน รวมถึงน้องใหม่มาแรงอย่างพายุเซาเดล (Saudel) ที่เคลื่อนตัวเข้าสู่แนวชายฝั่งใกล้ท่าเรือสำคัญอย่าง Ningbo และ Xiamen

ส่งผลให้ท่าเรือในภูมิภาคเอเชียเหนือกลายเป็นจุดคอขวดหลักของโลก โดยมีการประเมินว่าต้องแบกรับ



ปริมาณสินค้าที่สะสมตกค้างไว้สูงถึง 2.2 ล้าน TEU โดยประมาณ

ขณะเดียวกัน อีกซีกโลกหนึ่งก็กำลังเผชิญหน้ากับปัญหารุนแรงไม่แพ้กัน โดยเฉพาะที่ท่าเรือ Durban ในแอฟริกาใต้ ที่เป็นทางผ่านของสองซีกโลกตะวันตกและตะวันออกบนอกเหนือจากคลองสุเอซ

แน่นอนว่าสาเหตุหลักของปัญหาในช่วงหลังมาจากการที่เรือสินค้าจำนวนมากจำเป็นต้องเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือมาเล่นอ้อมแหลมกู๊ดโฮป เพื่อหลีกเลี่ยงความเสี่ยงจากการปิดช่องแคบฮอร์มุซและการสู้รบในบริเวณทะเลแดง

โดยเฉพาะกลุ่มสินค้าที่ไป Transshipment เชื่อมโยงตะวันตกกับตะวันออกกลาง ลักษณะคล้ายๆกันกับการที่สินค้าระหว่างบ้านเราและตะวันออกกลางต้องไป

ฝั่งพาการ 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



US กระแทบหนัก ! คอบวดโลจิสติกส์ชำรุด ลูกลามทั้งโหมดบก ราง เรือ

ตลาด US กระแทบหนัก ! คอบวดโลจิสติกส์ชำรุด ลูกลามทั้งโหมดบก ราง เรือ

ตลาดการขนส่งสินค้าทางทะเลทั่วโลกกำลังเจอวิกฤติคอบวดหลายระลอก โดยเฉพาะในตลาดอเมริกา จากอิทธิพลของสภาพอากาศและปัญหาตกร้างภายในประเทศ

ปัจจุบันปัญหาความแออัดของท่าเรือตู้คอนเทนเนอร์ทั่วโลกกำลังรุนแรงขึ้นเรื่อยๆ โดยปริมาณตู้สินค้าตกร้างในท่าเรือมีตัวเลขพุ่งสูงถึง 3.92 ล้าน TEU และกว่าร้อยละ 56 นั้นกระจุกตัวอยู่ในแถบเอเชียเหนือ โดยเฉพาะบริเวณ Shanghai และ Ningbo จากอิทธิพลของพายุไต้ฝุ่นขนาดเบิ้มๆ ก่อนหน้าอย่างเซาเดล (Saudel) ที่นับเป็นพายุรุนแรงลูกที่ 5 ที่พัดถล่มพื้นที่รอบแนวชายฝั่งจีนนับตั้งแต่เดือนมิถุนายน

ในนาคนี้แม้เซาเดลจะสลายตัวไปแล้ว แต่อิทธิพลของมันยังส่งผลต่อเนื่องกับท่าเรือในพื้นที่อีกหลายวัน

อ่านเพิ่มเติม “ตลาด US กระแทบหนัก ! คอบวดโลจิสติกส์ชำรุด ลูกลามทั้งโหมดบก ราง เรือ” [คลิกที่นี่](#)

ตารางสรุปดัชนีอัตราค่าระวาง

Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Description	UNIT	Previous Index 28 August 2026	Current Index 4 September 2026
Comprehensive Index		3509.53	3590.05
Europe (Base port)	TEU	2716	2643
Europe (Base port)	FEU	4321	4218
Mediterranean (Base port)	TEU	3557	3442
Mediterranean (Base port)	FEU	4664	4527
USWC (Base port)	FEU	6940	7242
USEC (Base port)	FEU	10046	10324
South America (Santos)	TEU	8663	8953
South America (Santos)	FEU	9438	9616
Central/South America WC (Manzanillo)	TEU	7030	6907
Central/South America WC (Manzanillo)	FEU	7538	7347
East/West Africa (Lagos)	TEU	4015	3958
South Africa (Durban)	TEU	2843	2872
East Africa (Mombasa)	TEU	3446	3393
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	TEU	6139	6135
India and Pakistan 20ft (Nhava Sheva)	TEU	3090	3387
Australia/New Zealand (Melbourne)	TEU	2471	2640
Southeast Asia (Singapore)	TEU	796	893
West Japan (Base port)	TEU	319	319
East Japan (Base port)	TEU	334	328
Korea (Pusan)	TEU	232	248

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

