

คำระวางเรือ

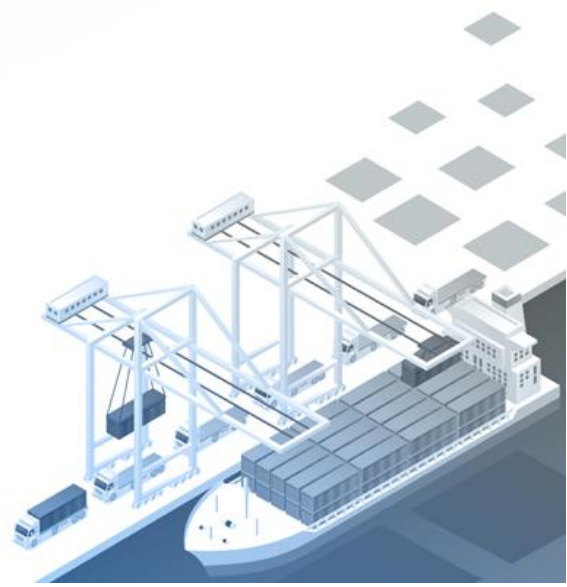
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่

40

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
Thai National Shippers' Council



www.tnsc.com



TNSC Weekly Briefing (9 October 2026)

Thai Bath Rate



USD
33.60



EUR
37.83



GBP
44.6



AUD
23.46



CNY
5.01



JPY
0.21

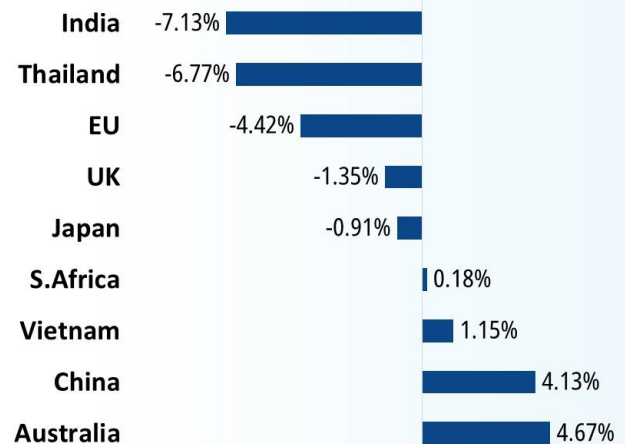


INR
0.35



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
26-Sep-25	Aug 26	Jul 26 - Aug 26	24-Sep-26	30-Sep-26
1114.52	3387.63	3191.12	3686.62	3662.3

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	98-107	107-115	89-94

Oil Price (Jan 2019 - Oct 2026)



Gold : 4127-4287 USD/Ounces

Gold Price (Jan 2019 - Oct 2026)



**สหรัฐฯ ขาดดุลพุ่ง สะท้อนภาพเศรษฐกิจ
แข็งแกร่งแต่ยังพึ่งพาสินค้าต่างประเทศสูง**

อ่านต่อหน้า 14



**หนีเสือปะจระเข้ ! ยุโรปประจักษ์เหตุ Strike ใน
ท่าเรือ แต่วิกฤตแม่น้ำไรน์ยังคงวิกฤติ**

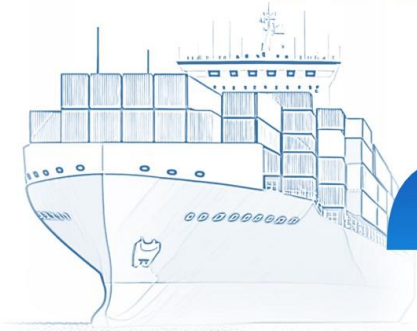
อ่านต่อหน้า 16



**สวยสร้างเรื่อง ! สินค้า T-Beauty ชีมา
แรง จากของฝากสู่เวทีโลก - ยังโตได้อีก**

อ่านต่อหน้า 17

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 และมงรางวัลให้โดยทีมประชาสัมพันธ์โครงการแล้ว
- (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	80	161	Effective till 31-Oct-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	47	94	
Thailand - Jakarta	270	550				
Thailand - Ho Chi Minh	250	500				
Thailand - Singapore	300	600				
Thailand - Manila (North & South)	750	1,300				
Thailand - Jebel Ali	<i>Suspension*</i>	<i>Suspension*</i>	ISOCC	-	-	
			War Risk	-	-	
Thailand - Busan	550	900	All – In			
Thailand - Incheon	550	900				
Thailand - Nhava Sheva	1,200	1,300	ISOCC	115	230	
Thailand – Durban / Cape Town	2,850	4,300	ISOCC	176	352	
			Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Melbourne	1,825-1,925	3,650-3,850	All – In			
Thailand - Sydney						
Thailand - Tauranga	1,825	3,650				
Thailand – Europe (Main Port)	2,000	3,400	ISOCC	Included		
			LSS	Included		
			EUIS	75 €	150 €	
			20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD			
Thailand - US West Coast	6,800	8,300	All - In			
Thailand - US East Coast	9,400	11,700	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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนตุลาคม 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 1,825-1,925 USD/TEU และ 3,650-3,850 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 2,000 USD/TEU และ 3,400 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้นเล็กน้อย โดยอยู่ที่ 6,800 USD/TEU และ 8,300 USD/FEU ส่วนค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลงเล็กน้อย โดยอยู่ที่ 9,400 USD/TEU และ 11,700 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-Oct-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

Export Zip

A quick export track & update for your coffee time



141.86

AUG Container
2026 Throughput
Index



49.87 %

AUG Global
2026 Schedule
Reliability



116.81 %

JUL World
2026 Trade Volume
Index

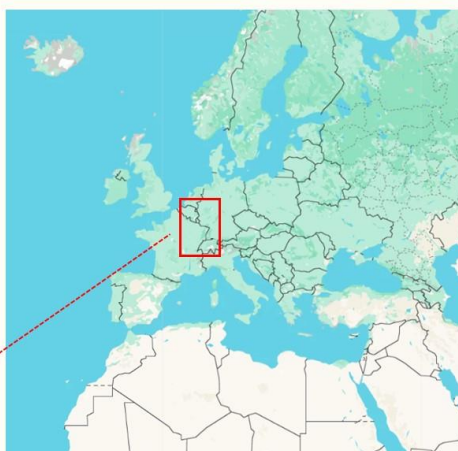
LA/LB เตรียมรับมือ

คอขวดทางบกจากการปิดสะพานใหญ่



ท่าเรือ LA/LB ซึ่งเป็นปากประตูหลักของฝั่งตะวันตกสหรัฐฯ ที่รองรับปริมาณสินค้ามหาศาลจากเอเชียรวมถึงประเทศไทย กำลังจะมีการปิดซ่อมบำรุงสะพาน Vincen Thomas Bridge ซึ่งเป็นสะพานขนาดใหญ่ที่สุดในท่าเรือ และเป็น 1 ใน 5 เส้นทางหลักเชื่อมโยงทางหลวง Interstate ที่เชื่อมต่อไปยังเมืองและเขตอุตสาหกรรมในพื้นที่ใกล้เคียง โดยจะเริ่มปิดในเดือนพฤศจิกายนเป็นระยะเวลานานถึง 16 เดือน

EU นำแล้งจัด



สถานการณ์คลื่นความร้อนจัดในยุโรป ในช่วงกลางปียังคงส่งผลกระทบต่อปริมาณน้ำในแม่น้ำ Rhine มาจนถึงปัจจุบัน ซึ่งเป็นหนึ่งในแม่น้ำที่สำคัญที่สุดในการกระจายสินค้าทางน้ำและ Hinterland ของยุโรป รวมถึงแม่น้ำสายอื่นๆที่เชื่อมต่อกัน และพาดผ่านในหลายประเทศ เช่น เนเธอร์แลนด์ เบลเยียม เยอรมัน ฝรั่งเศส และสวิตเซอร์แลนด์ เป็นต้น

โดยสถานการณ์ล่าสุดระดับน้ำในแม่น้ำ Rhine ยังคงอยู่ในระดับวิกฤติ และยังคงลดลงต่อเนื่อง กระทั่งการขนส่งสินค้าภายในทวีปยุโรป ซึ่งแต่เดิมมีตู้สินค้าคอนเทนเนอร์หมุนเวียนผ่านแม่น้ำ Rhine ถึง 2 ล้าน TEU ต่อปี ยังไม่รวมสินค้าเทกอง น้ำมัน และสินค้าอื่นๆที่มีอีกเป็นปริมาณมากเช่นกัน

ผลกระทบต่อโลจิสติกส์



21 m Tons

การขนส่งสินค้าทางแม่น้ำใน Netherland ซึ่งเป็นปากแม่น้ำ ลดลงเหลือ 21.8 ล้านตัน คิดเป็นลดไปร้อยละ 18.8 YoY ซึ่งถือว่าน้อยสุดในรอบ 15 ปี



56 Hours

การขนส่งสินค้าผ่านทางเรือแม่น้ำ (Barge) ในท่าเรือ Rotterdam ซึ่งอยู่ปากแม่น้ำ มีระยะเวลารอคิวเข้าเทียบท่าเฉลี่ยอยู่ที่ 56 ชั่วโมง



100 TEUs

การขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์เรือแม่น้ำ (Barge) ต่อลำ ลดลง 100 TEUs ราวร้อยละ 25 จากปกติที่สามารถบรรทุกตู้สินค้าเฉลี่ยที่ลำละ 500 TEUs



IDLE

การขนส่งด้วยเรือสินค้าผ่านแม่น้ำ บางส่วนถึงกับเป็นอัมพาต และต้องใช้การขนส่งโหมดอื่นทดแทน โดยเฉพาะในบริเวณแม่น้ำตอนบนและตอนล่าง

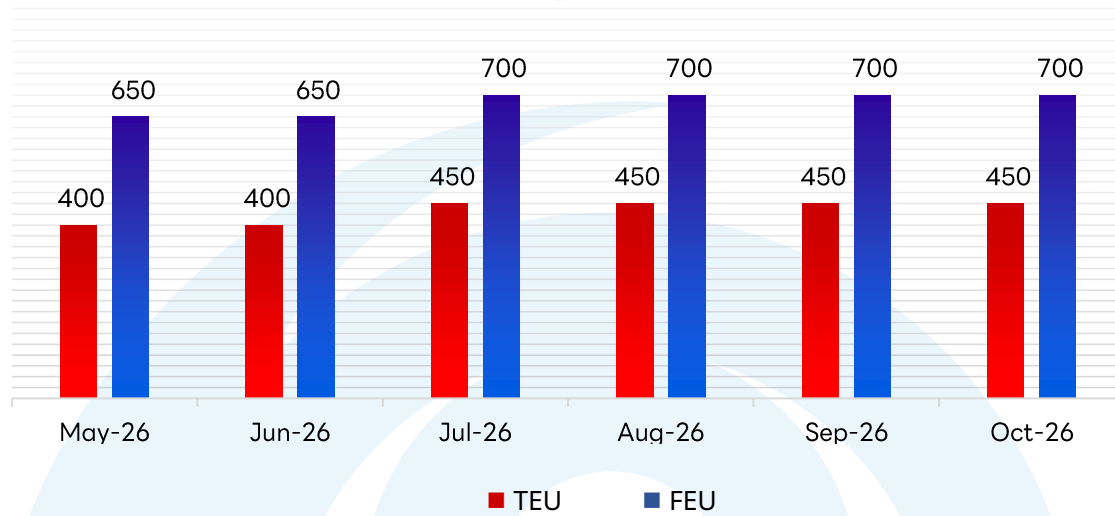


2K USD

Surcharge ค่าธรรมเนียมพิเศษที่มีการเรียกเก็บเริ่มต้นที่ตั้งแต่ 50 USD จนถึง 2,000 USD ตามความรุนแรงในแต่ละจุดของแม่น้ำ

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

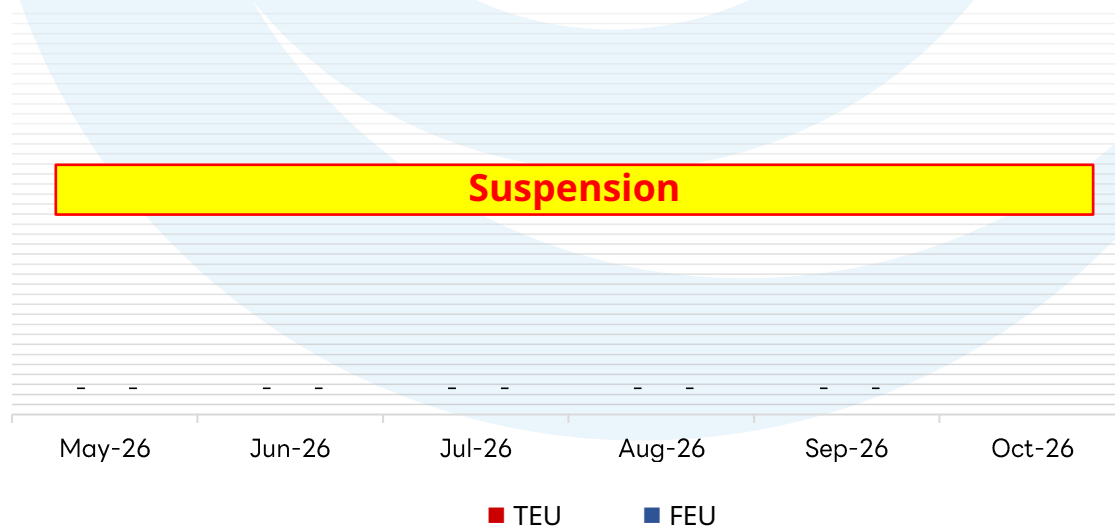
Japan



	MAY-26	JUN-26	JUL-26	AUG-26	SEP-26	OCT-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	46	46	57	69	69	80
Low Sulphur Surcharge / FEU	92	92	115	138	138	161

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

Jebel-Ali

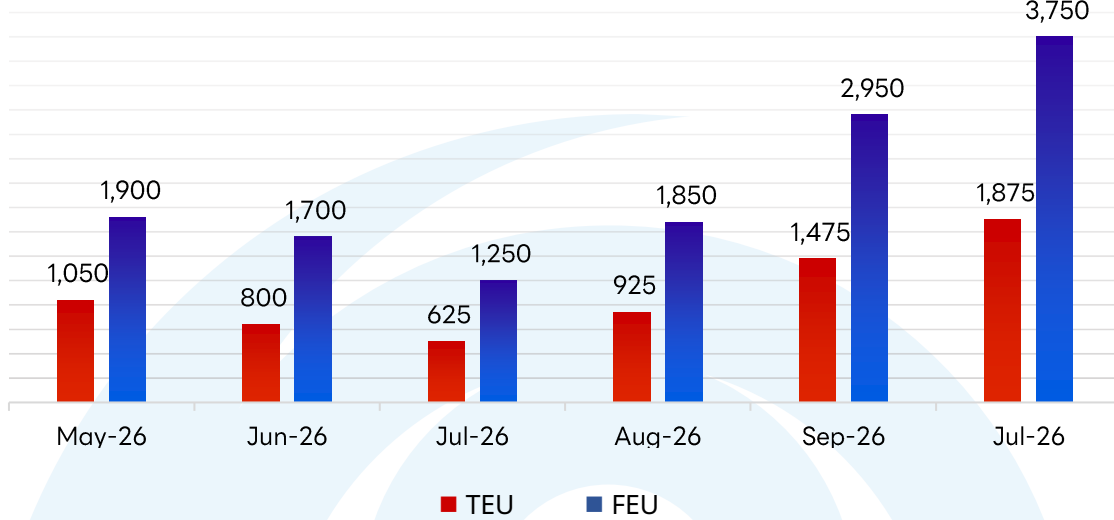


	MAY-26	JUN-26	JUL-26	AUG-26	SEP-26	OCT-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	-	-	-	-	-	-
Low Sulphur Surcharge / FEU	-	-	-	-	-	-

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

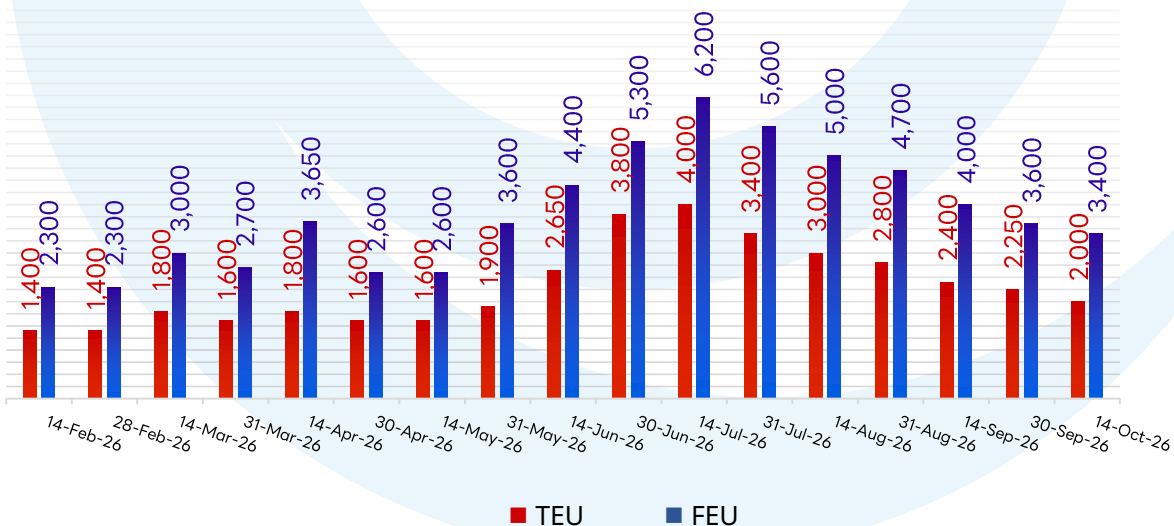
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด

Australia



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

Europe

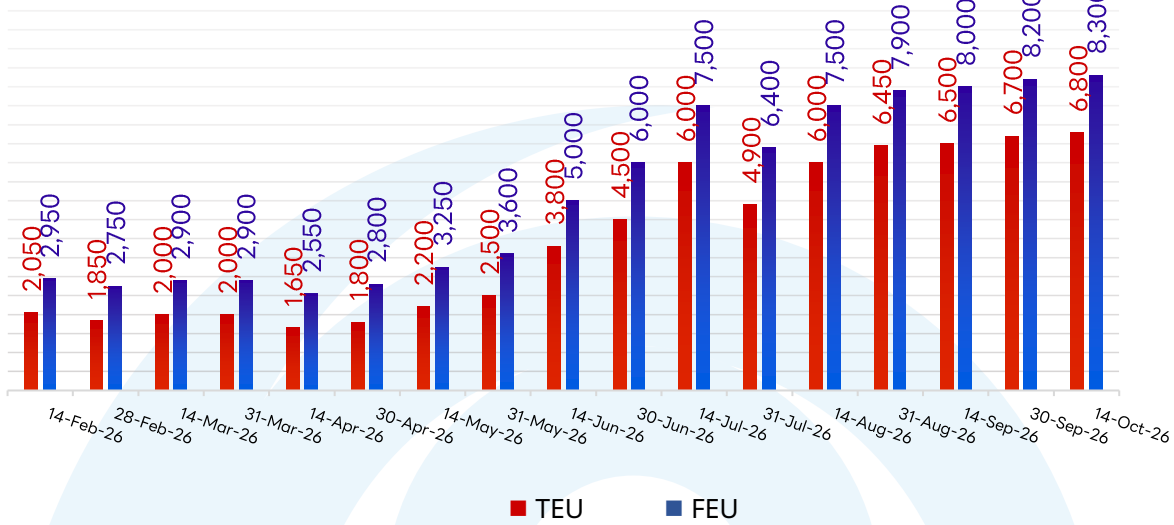


	MAY-26	JUN-26	JUL-26	AUG-26	SEP-26	OCT-26
EU Innovation Surcharge / TEU	75 €	75 €	75 €	75 €	75 €	75 €
EU Innovation Surcharge / FEU	150 €	150 €	150 €	150 €	150 €	150 €

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

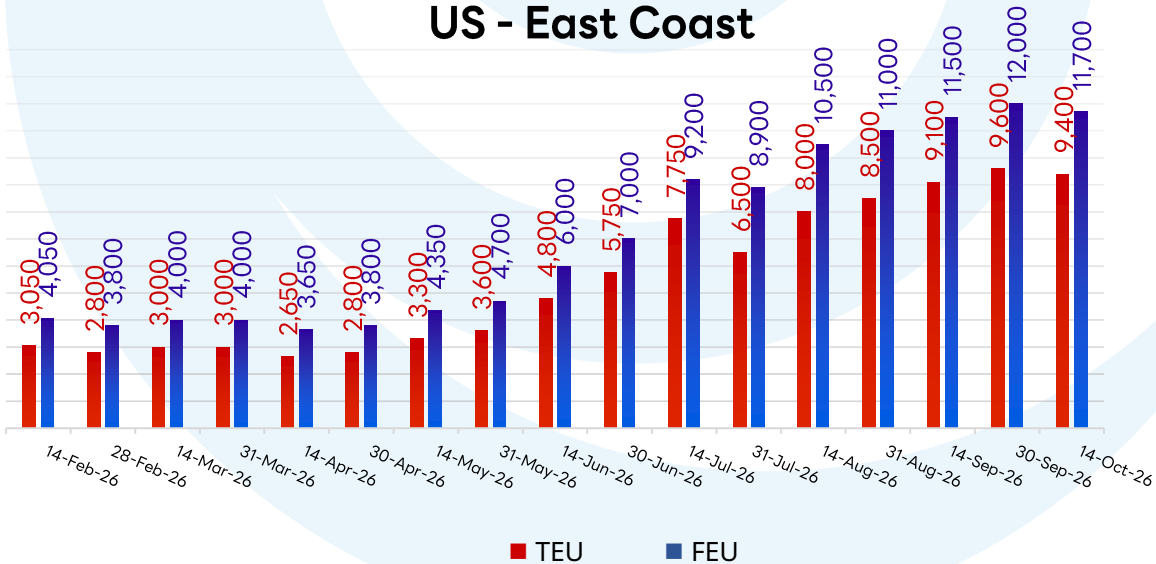
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 8 เดือนล่าสุด

US - West Coast



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

US - East Coast

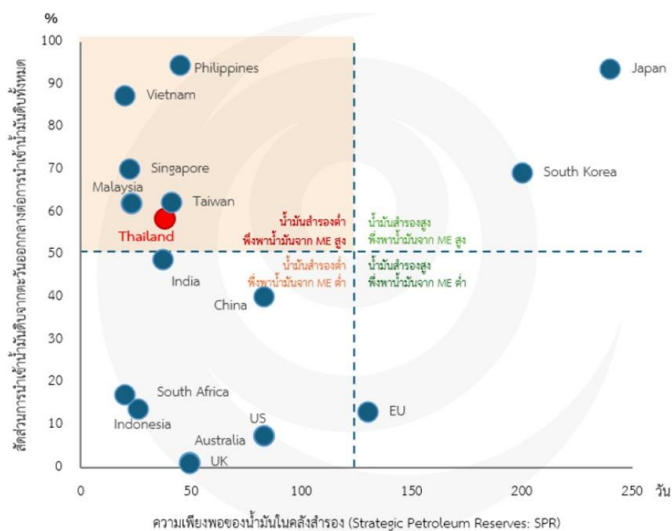


New Panama Transit Tariff Surcharge (Up to routes) USD 40-120/TEU

ENERGY & ECONOMY

ไทยพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันดิบ จากตะวันออกกลาง ในสัดส่วนสูง (60%)
และ มีปริมาณน้ำมันในคลังสำรอง (SPR) เพียงพอ ในระดับต่ำ (<50 วัน)

ภาพที่ 2: สัดส่วนการพึ่งพาน้ำมันดิบนำเข้าจากตะวันออกกลาง เทียบกับจำนวนวันของน้ำมันในคลังสำรอง



ที่มา: ITC Trade map รวบรวมโดย TNSC และ SPR รวบรวมจากนักวิเคราะห์ที่ประเมินในช่วงต้นของสงคราม (มี.ค. 69)

เมื่อความขัดแย้งในตะวันออกกลางปะทุขึ้น

ในช่วงปลาย ก.พ. 69 ประเทศไทยต้องเผชิญกับภาวะขาดแคลนน้ำมันชั่วคราว พลิกผันให้ราคาน้ำมันขายปลีกในประเทศ พุ่งสูงอย่างฉับพลัน

สร้างผลกระทบต่อภาคครัวเรือนจากค่าครองชีพที่เพิ่มขึ้น และผลกระทบต่อภาคธุรกิจจากต้นทุนการขนส่ง และต้นทุนการผลิตที่ปรับตัวสูงกว่าระดับปกติอย่างมาก

แม้ในเวลาต่อมาสถานการณ์จะปรับลดความรุนแรงลงบ้าง แต่ยังคงความผันผวนสูง ทำให้ราคาน้ำมันดิบยังคงอยู่ในระดับราคาที่สูงกว่าปกติ และราคาพลังงานที่พุ่งสูงได้เริ่มส่งผ่านไปยังราคาสินค้าและบริการ

เมื่อสถานการณ์ทวีความรุนแรงมากขึ้นอีกครั้ง จึงเพิ่มความเปราะบางของระบบเศรษฐกิจไทยที่อ่อนไหวต่อสถานการณ์ค่อนข้างมาก สะท้อนไปยังแต่ละภาคส่วนของเศรษฐกิจ ได้แก่

- (1) ภาคครัวเรือน กำลังซื้อหดตัว และปรับลดการใช้จ่าย
- (2) ภาคธุรกิจ เผชิญแรงกดดันจากต้นทุนการผลิตพุ่งสูง

RETAIL SALES

Thailand - Retail Sales (YoY)

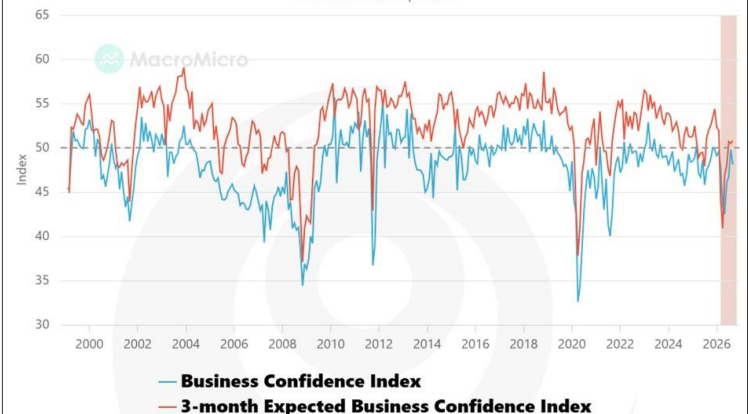
MacroMicro.me | TNSC



BUSINESS SENTIMENT

Thailand - Business Sentiment Index

MacroMicro.me | TNSC



ดัชนียอดขายค้าปลีก (RSI) แสดงถึงยอดขายของธุรกิจครอบคลุมกิจกรรมในหมวดค้าปลีก สินค้าคงทน สินค้าไม่คงทน ยอดขายห้างสรรพสินค้าและร้านค้าทั่วไป และยอดขายรถยนต์ ซ่อมรถยนต์ และน้ำมันเชื้อเพลิงรถยนต์

ภาพรวม RSI หดตัว ติดต่อกันตั้งแต่ เม.ย.69 โดยเฉพาะยอดขายร้านขายปลีกอาหาร เครื่องดื่ม ในห้างสรรพสินค้า หดตัวราว 45% สะท้อนกำลังซื้อและการใช้จ่ายภาคครัวเรือนที่ชะลอตัวลง

ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ (BSI) ประกอบด้วย ความเชื่อมั่นด้านการผลิต คำสั่งซื้อ การลงทุน ต้นทุนการผลิต ผลประกอบการ และการจ้างงาน

BSI ปรับลดลงต่ำกว่าระดับ 50 จุด ตั้งแต่เกิดความขัดแย้งในตะวันออกกลาง โดยเฉพาะด้านต้นทุนการผลิต จากราคาพลังงานที่คงอยู่ในระดับสูงทำให้ต้นทุนการผลิตสูงขึ้น เพิ่มแรงกดดันการส่งผ่านต้นทุนไปยังราคาสินค้าและบริการ

Implications

ราคาน้ำมันแพงและความผันผวนของราคาน้ำมัน ส่งผลกระทบต่อแนวโน้มที่เงินเฟ้อจะตัวปรับสูงขึ้น ธนาคารกลางหลายแห่ง เช่น Fed, ECB, BOJ มีทิศทางนโยบายการเงินแบบเข้มงวดมากขึ้น ขณะที่ประเทศไทย ได้รับผลกระทบจากพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันดิบ ซึ่งมีราคาพุ่งสูง ช้ำเต็มเศรษฐกิจเชิงโครงสร้างที่ยังคงเปราะบาง **ธนาคารแห่งประเทศไทย (BOT) มีมติคงอัตราดอกเบี้ย 1% (ส.ค.)** เพื่อประคองสภาวะเศรษฐกิจ พร้อมติดตามความเสี่ยงในระยะถัดไป

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 **7 Oct 26,**

Port / Zone		NSQ	NSP	TEU.Q	TEU.P	Q2P Ratio
FE Asia	Shanghai/Ningbo	136	85	858975	554624	1.55
	Qingdao	27	26	178615	186782	0.96
	Nagoya	6	7	7840	15980	0.49
	Busan	36	47	128333	234903	0.55
	Incheon	4	9	2783	13051	0.21
	Hong Kong	20	23	79636	86931	0.92
	Kaohsiung	6	19	24102	97503	0.25
ME & ISC	Jeddah	5	1	35644	12846	2.77
	Jebel Ali	6	8	2679	15133	0.18
	Mundra	6	13	30787	87257	0.35
	Mumbai	8	0	21978	0	n/a
	Nhava Sheva	2	10	6117	39796	0.15
	Colombo	18	15	111259	82097	1.36
SAF	Port Elizabeth	3	2	13591	2260	6.01
	Durban	10	10	50327	45890	1.10
AU & NZ	Sydney	1	2	3750	8865	0.42
	Melbourne	3	8	5905	30794	0.19
	Brisbane	4	6	17801	26806	0.66
	Tauranga	2	2	5993	7605	0.79
EU	Hamburg	6	25	51101	148639	0.34
	Rotterdam	17	35	117759	200111	0.59
	Antwerp	14	22	128353	114698	1.12
	Valencia	9	14	16531	77478	0.21
	Barcelona	10	5	46993	39067	1.20
USWC	LA/LB	2	23	12328	236279	0.05
	Puget Sound *	4	6	27860	47054	0.59
	Oakland	2	6	11996	45970	0.26
USEC	New York	4	4	33137	33484	0.99
	Norfolk	4	4	27039	24636	1.10
	Savannah	4	8	44244	76162	0.58
	Charleston	1	3	10701	31808	0.34
SEA	Bangkok	3	11	3993	9338	0.43
	Laem Chabang	2	20	4636	69853	0.07
	Singapore	38	61	281984	371559	0.76

<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	13	35672	77406	0.46
Port Klang	26	26	148332	111136	1.33
Jakarta	12	33	11302	57542	0.20
Manila	26	17	26416	17882	1.48
Haiphong	8	15	8506	46161	0.18
Ho Chi Minh	5	7	30304	18371	1.65

ข้อมูลอาจมีการผิดพลาด

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

สหรัฐฯ ขาดดุลพุ่ง สะท้อนภาพเศรษฐกิจแข็งแกร่งแต่ยังพึ่งพาสินค้าต่างประเทศสูง

สหรัฐฯ รายงานตัวเลขขาดดุลการค้าเดือนสิงหาคม 2569 เพิ่มขึ้นอย่างมาก โดยขาดดุลการค้าสินค้าและบริการเพิ่มขึ้น 13.7% จากเดือนก่อน มาอยู่ที่ 105.6 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ สูงสุดนับตั้งแต่เดือนมีนาคม 2568 และสูงกว่าที่นักเศรษฐศาสตร์คาดไว้ที่ 102.0 พันล้านดอลลาร์ ขณะที่สาเหตุสำคัญมาจากการนำเข้าสินค้าที่เพิ่มขึ้นจนทำสถิติสูงสุดเป็นประวัติการณ์ สะท้อนว่าความต้องการภายในประเทศสหรัฐฯ ยังคงแข็งแกร่ง แม้จะอยู่ภายใต้นโยบายภาษีนำเข้าที่เข้มงวดขึ้นก็ตาม

ในเดือนสิงหาคม การนำเข้าของสหรัฐฯ เพิ่มขึ้น 4.3% สู่ระดับ 420.8 พันล้านดอลลาร์ โดยการนำเข้าสินค้าเพิ่มขึ้น 5.3% สู่ 342.2 พันล้านดอลลาร์ ขณะที่การส่งออก

สิ่งที่น่าสนใจคือการเพิ่มขึ้นของการนำเข้าในครั้งนี้อาจไม่ได้สะท้อนการบริโภคของประชาชนเท่านั้น แต่ยังเกี่ยวข้องกับการลงทุนของภาคธุรกิจ โดยเฉพาะการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้าน AI และ Data Center ซึ่งทำให้ความต้องการนำเข้าเซมิคอนดักเตอร์ เครื่องจักร และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องเพิ่มสูงขึ้น ธุรกิจสหรัฐฯ จึงยังจำเป็นต้องนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศเพื่อรองรับการลงทุนและการขยายตัวของอุปสงค์ แม้ว่าต้นทุนจากมาตรการภาษีนำเข้าจะเพิ่มขึ้นก็ตาม

ตัวเลขดังกล่าวจึงสะท้อนภาพเศรษฐกิจสหรัฐฯ ที่มีทั้งด้านบวกและด้านที่ต้องระวัง ด้านหนึ่ง การนำเข้าที่สูงเป็นสัญญาณว่า ผู้บริโภคและภาคธุรกิจยังมีกำลังซื้อ และ



เพิ่มขึ้นเพียง 1.4% มาอยู่ที่ 315.2 พันล้านดอลลาร์ สะท้อนความไม่สมดุลระหว่างอุปสงค์ภายในประเทศกับความสามารถในการเพิ่มการส่งออกของสหรัฐฯ โดยสินค้าที่นำเข้าเพิ่มขึ้นอย่างเด่นชัด ได้แก่ วัตถุดิบและสินค้าชิ้นกลาง น้ำมันดิบ ทองคำ รวมถึงสินค้าทุน เช่น เซมิคอนดักเตอร์และเครื่องจักรอุตสาหกรรม

เศรษฐกิจยังมีแรงส่ง โดยการบริโภคและการลงทุนยังช่วยพยุงการเติบโตไตรมาส 3 แต่ในอีกด้านหนึ่ง การนำเข้าที่เพิ่มขึ้นมากกว่าการส่งออกจะทำให้ภาคการค้าสุทธิเป็นแรงกดดัน GDP โดยนักเศรษฐศาสตร์ประเมินว่าการค้าระหว่างประเทศอาจลดการเติบโตของ GDP ไตรมาส 3 ได้มากถึง

2.5 จุดเปอร์เซ็นต์ ขณะที่เศรษฐกิจสหรัฐฯ ยังถูกคาดว่าจะเติบโตมากกว่า 3% ในไตรมาสดังกล่าว

ประเด็นนี้ยังสะท้อนข้อจำกัดของการใช้มาตรการภาษีเพื่อแก้ปัญหาขาดดุลการค้า เพราะภาษีสามารถเพิ่มต้นทุนสินค้านำเข้าได้ แต่ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการผลิตภายในประเทศได้ทันที หากสหรัฐฯ ยังมีความต้องการสินค้าในระดับสูงและผู้ผลิตภายในประเทศไม่สามารถผลิตสินค้าได้เพียงพอ ธุรกิจก็ยังมีแรงจูงใจที่จะนำเข้า โดยเฉพาะสินค้าทุน วัตถุดิบ และเทคโนโลยีที่จำเป็นต่อการผลิตและการลงทุน ดังนั้น การลดการขาดดุลอย่างยั่งยืนจึงไม่ได้ขึ้นอยู่กับภาษีเพียงอย่างเดียว แต่ต้องอาศัยการเพิ่มขีดความสามารถในการผลิตและการลงทุนภายในประเทศควบคู่กัน

อีกประเด็นที่น่าสนใจคือโครงสร้างทางการค้าที่กำลังเปลี่ยนแปลง โดยสหรัฐฯ มีการขาดดุลสินค้ากับเม็กซิโก เวียดนาม และมาเลเซียในระดับสูงเป็นประวัติการณ์ สะท้อนว่าการนำเข้าไม่ได้หายไปจากระบบเศรษฐกิจ แต่มีแนวโน้มเปลี่ยนแหล่งจัดหาสินค้าหลากหลายขึ้น ตามโครงสร้างห่วงโซ่อุปทานและนโยบายภาษี ตรงนี้มีความสำคัญต่อไทย เพราะการแข่งขันในตลาดสหรัฐฯ ไม่ได้มีเพียงการแข่งขันกับผู้ผลิตจีนเท่านั้น แต่ยังรวมถึงประเทศอาเซียนที่กำลังมีบทบาทเพิ่มขึ้นในห่วงโซ่

อุปทานของสหรัฐฯ โดยเฉพาะสินค้าอุตสาหกรรมและอิเล็กทรอนิกส์

สำหรับผู้ส่งออกไทย ตัวเลขดังกล่าวถือเป็นสัญญาณบวกในด้านอุปสงค์ของตลาดสหรัฐฯ เพราะการนำเข้าที่ทำสถิติสูงสุดแสดงว่าผู้บริโภคและภาคธุรกิจยังมีความต้องการสินค้าในระดับสูง หากเศรษฐกิจสหรัฐฯ สามารถรักษาการเติบโตได้ การส่งออกไทยไปสหรัฐฯ โดยเฉพาะสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า ชิ้นส่วน และสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการลงทุนด้านเทคโนโลยี ยังมีโอกาสได้รับประโยชน์จากความต้องการนี้

อย่างไรก็ตาม โอกาสนี้มีมาพร้อมกับความเสี่ยงจาก นโยบายการค้าและกฎแหล่งกำเนิดสินค้า ที่มีความเข้มงวดมากขึ้น หากสหรัฐฯ ยังคงพยายามลดการพึ่งพาการนำเข้า ประเทศที่ได้รับคำสั่งซื้อเพิ่มขึ้นจากการย้ายฐานการผลิตจะถูกตรวจสอบมากขึ้นในเรื่องแหล่งกำเนิดสินค้า การสวมสิทธิ์ และการส่งผ่านสินค้าจากประเทศที่สาม ดังนั้น สำหรับไทย การได้รับประโยชน์จากการย้ายห่วงโซ่อุปทานควรเกิดจากการเพิ่มการผลิตและมูลค่าเพิ่มภายในประเทศอย่างแท้จริง มากกว่าการเป็นเพียงจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า

Writer: Jirawat Singtorn; Editor: Kittisak Jinjo

หนีเลือะปะระเซ่ ! ยุโรปะจับเหตุ Strike ในท่าเรือเยอรมันได้ แต่วิกฤตแม่น้ำไรน์ยังคงวิกฤต

ความเสี่ยงที่จะเกิดการหยุดงานประท้วง (Strike) เป็นวงกว้างในท่าเรือต่างๆ ของเยอรมันได้คลี่คลายลงชั่วคราวในช่วงสัปดาห์ที่ผ่านมา หลังจากสมาชิกสหภาพแรงงานตอบตกลงข้อเสนอสัญญาจ้างใหม่จากสมาคมผู้ประกอบการท่าเรือทางทะเลแห่งเยอรมัน หรือ ZDS



หลังจากก่อนหน้านี้ตกอยู่ในความเสี่ยงที่จะมีการนัดประท้วงหยุดงานที่ท่าเรือ Hamburg, Bremen, Bremerhaven, Emden, Brake, และ Wilhelmshaven ที่อาจทำให้โลจิสติกส์และการกระจายสินค้าสั้นสะเทือนไปทั่วยุโรป

อย่างไรก็ตาม สหภาพแรงงานยังคงมีความต้องการให้ฝั่งนายจ้างยังคงต้องอนุมัติผลสรุปนี้อย่างเป็นทางการ และอาจมีการประท้วงหยุดงานหากไม่สามารถบรรลุข้อตกลงได้แล้วเสร็จ 100 %

ข้อตกลงนี้เป็นข่าวดีกับการนำเข้าส่งออกของยุโรปโดยตรง และคาดว่าจะสามารถช่วยสะสางปัญหาสินค้าค้างสะสมเพิ่มเติมใน 3 ท่าเรือ ได้แก่ Hamburg, Bremen และ Wilhelmshaven แม้ว่าจะยังคงเผชิญกับความแออัดอยู่บ้างก็ตาม

กว่าความท้าทายของภาคการขนส่งยุโรปยังไม่จบลง โดยเฉพาะแถวเขตอุตสาหกรรมลุ่มแม่น้ำไรน์ (Rhine) ยังคงต้องเผชิญกับความแออัดในพื้นที่ขนส่งหลังท่า

(Hinterland) อย่างหนัก ที่เกิดจากระดับน้ำในแม่น้ำไรน์ลดต่ำลงต่อเนื่อง จากคลื่นความร้อนตั้งแต่ในช่วงกลางปี

ผลกระทบลุกลามไปถึงการจำกัดการเดินทางเรือบาร์จไปยังท่าเรือหลักอย่าง Rotterdam และ Antwerp และอาจจำเป็นต้องงดการขนส่งทางแม่น้ำไปก่อนในระยะนี้ โดยเรือขนส่งในแม่น้ำตอนในจำนวนมากยังคงเกยตื้น หรือติดค้างอยู่ที่บริเวณแม่น้ำไรน์ตอนบน

ซึ่งนั่นหมายความว่าต้องใช้รถบรรทุกถึง 60 คันเพื่อขนส่งสินค้าในปริมาณที่เรือบาร์จขนาด 1,500 ตันเพียงลำเดียวสามารถบรรทุกได้

ยิ่งไปกว่านั้น มาตรวัด Kaub (จุดเฟิร์สวางความลึก ณ จุดคอขวดสำคัญของแม่น้ำ) ตึงลงแตะระดับ 6 ซม. ในเดือนสิงหาคม ซึ่งเป็นระดับที่ต่ำที่สุดนับตั้งแต่เริ่มบันทึกสถิติในปี 1880 ส่งผลให้เหลือน้ำลึกที่เรือพอจะสัญจรได้เพียงประมาณ 1.2 เมตรเท่านั้น

ดังนั้น การเดินเรือสินค้าในแม่น้ำระยะไกลจึงต้องบรรทุกสินค้าได้เล็วเดียว หรือไม่สามารถเดินเรือได้เลย

สำหรับผู้ส่งออกไทย ควรมีการประสานกับลูกค้าปลายทาง โดยเฉพาะหากลูกค้ามีความจำเป็นต้องพึ่งพาการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำมาโดยตลอด

ผู้นำเข้าในยุโรปมีโอกาสสูงมากที่จะปรับเปลี่ยนเส้นทางไปใช้การขนส่งทางรถไฟ (Intermodal Rail) หรือเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรถบรรทุก (Trucking) เพื่อทดแทนเส้นทางเรือบาร์จที่ไม่สามารถสัญจรได้เต็มประสิทธิภาพ

นั่นอาจหมายถึงการที่ผู้ส่งออกไทยต้องเผื่อเวลาการจัดส่ง (Lead Time) ให้มากขึ้น หรือแม้แต่อาจต้องเปลี่ยน Port of Destination ปลายทาง ซึ่งตามมาด้วยภาระค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น

อีกทางหนึ่งคือควรติดตามสถานการณ์ โดยเฉพาะประกาศจากสายการเดินเรือหรือจากผู้ให้บริการอย่างสม่ำเสมอ เพื่อปรับแผนการจัดส่งตู้สินค้าให้สอดคล้องกับสถานการณ์จริงได้อย่างทันทั่วทั้ง

Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo

Spotlight Product - Sector Analysis 3/2026 – กลุ่มสินค้าเครื่องสำอางค์ไทย (T-Beauty)

สวยสร้างเรื่อง ! สินค้า T-Beauty ชีมาแรง จากของฝากสู่เวทีโลก - ยังโตได้อีก

สวยสร้างเรื่อง ! สินค้า T-Beauty ชีมาแรง จากของฝากสู่เวทีโลก - ยังโตได้อีก
(TNSC Spotlight Products - บทวิเคราะห์รายสินค้าประจำไตรมาส 3/2569 - สินค้า T-Beauty)

รายงานวิเคราะห์แนวโน้มการส่งออกสินค้าเครื่องสำอางค์ไทย ประจำไตรมาส 3/2569 เมื่อความงามไม่ได้เป็นเพียงเรื่องของไลฟ์สไตล์ แต่กำลังกลายเป็น "หัวหอกทางเศรษฐกิจใหม่" ที่ขับเคลื่อนการค้าส่งออกไปทั่วโลก ในยุคที่เศรษฐกิจโลกกำลังถูกจัดระเบียบใหม่ และโครงสร้างการค้าต่างประเทศจำเป็นต้องพึ่งพา

อ่านเพิ่มเติม **"TNSC Spotlight Products - บทวิเคราะห์รายสินค้าประจำไตรมาส 3/2569 - สินค้า T-Beauty"** [คลิกที่นี่](#)

ตารางสรุปดัชนีอัตราค่าระวาง

Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Description	UNIT	Previous Index 24 September 2026	Current Index 30 September 2026
Comprehensive Index		3686.62	3662.30
Europe (Base port)	TEU	2313	2199
Europe (Base port)	FEU	3547	3378
Mediterranean (Base port)	TEU	3065	2996
Mediterranean (Base port)	FEU	3916	3771
USWC (Base port)	FEU	7463	7578
USEC (Base port)	FEU	10497	10528
South America (Santos)	TEU	6530	5980
South America (Santos)	FEU	6724	6078
Central/South America WC (Manzanillo)	TEU	5129	4843
Central/South America WC (Manzanillo)	FEU	5688	5093
East/West Africa (Lagos)	TEU	3947	3971
South Africa (Durban)	TEU	3165	3291
East Africa (Mombasa)	TEU	3409	3351
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	TEU	6586	6489
India and Pakistan 20ft (Nhava Sheva)	TEU	3722	3597
Australia/New Zealand (Melbourne)	TEU	2833	2762
Southeast Asia (Singapore)	TEU	1166	1171
West Japan (Base port)	TEU	321	328
East Japan (Base port)	TEU	333	333
Korea (Pusan)	TEU	391	403

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

