TNSC
Thai Nation Shippers' Council
WE ARE THAI EXPORTERS

ค่าระวางเรือ

และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่

41

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
Thai National Shippers' Council



www.tnsc.com

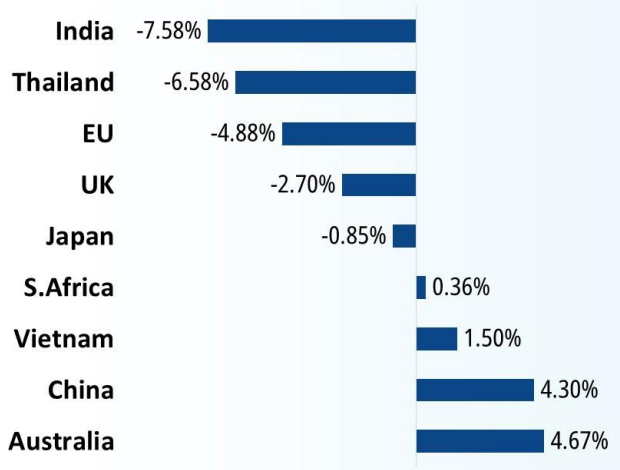
TNSC Weekly Briefing (16 October 2026)

Thai Bath Rate

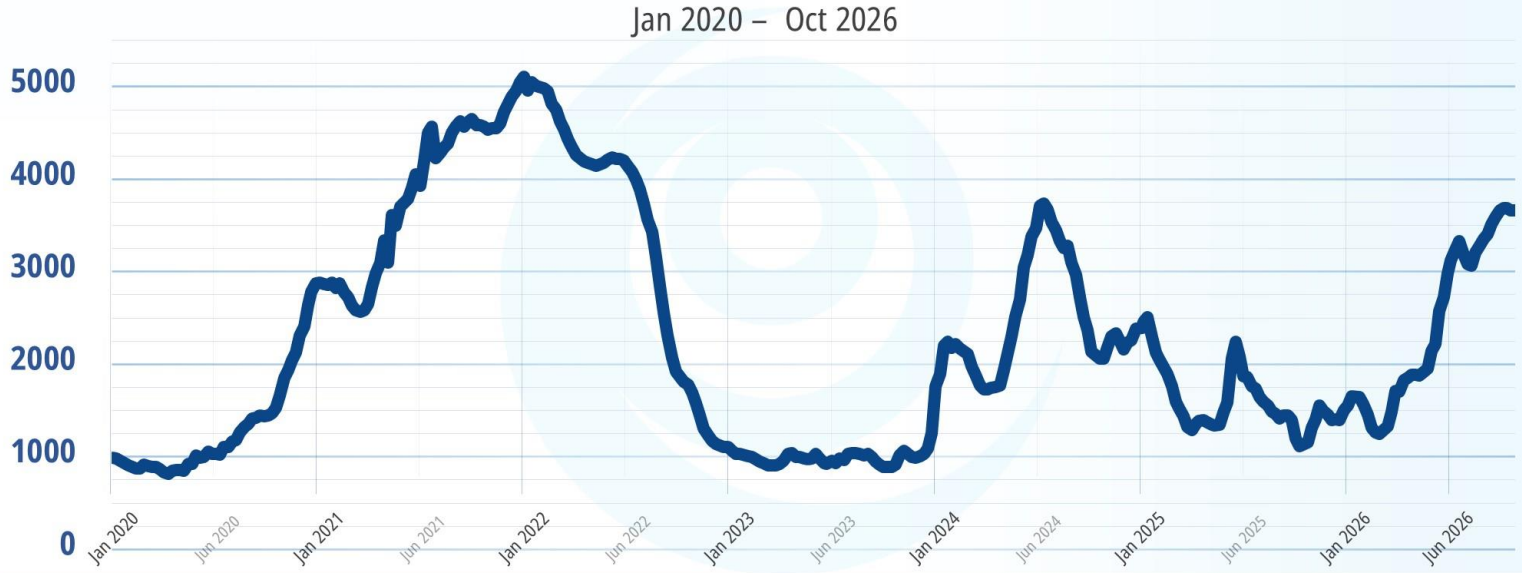
USD	EUR	GBP	AUD
33.54	37.58	44.33	23.46

CNY	JPY	INR	VND
5.02	0.21	0.35	0.0013

Exchange Rate Trend



Shanghai Container Freight Index (SCFI) – Comprehensive Index



YoY	1 Month Average	3 Months Average	Previous Week	Current Week
5-Oct-25	Sep 26	Jul 26 - Sep 26	30-Sep-26	9-Oct-26
1444.44	3657.79	3407.18	3662.3	3664.11

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



Gold : 4127-4287 USD/Ounces





หนี้จีนพุ่ง จำกัดการกระตุ้นเศรษฐกิจ เสี่ยงยืดเยื้อปัญหาอุปสงค์ในประเทศอ่อนแอ

อ่านต่อหน้าที่ 14



หนีเสือปะจระเข้ ! ยุโรประงับเหตุ Strike ในท่าเรือได้ แต่วิกฤตแม่น้ำไรน์ยังคงวิกฤติ

อ่านต่อหน้าที่ 16



Rate Hike Cycle: วิเคราะห์ Fed ขึ้นดอกเบี้ยในรอบ 3 ปี

อ่านต่อหน้าที่ 17

BEST CONTAINER LINER AWARD 2026



เราขอเชิญผู้ส่งออก ผู้นำเข้า ผู้ใช้บริการทุกท่าน

ร่วมให้คะแนนสายเรือ

และเป็นส่วนหนึ่งในการยกระดับการแข่งขันและการให้บริการ

ช่วยเราตอบแบบสอบถาม

รับเลย !

Starbucks Card *

มูลค่า 200 บาท



(*) หมายเหตุ
(1) ของรางวัลจะส่งมอบให้เฉพาะผู้ที่ให้ข้อมูลครบถ้วนสมบูรณ์ น่าเชื่อถือ และสามารถนำไปวิเคราะห์ได้เท่านั้น
(2) ของรางวัลมีจำนวนจำกัด โดยทางคณะกรรมการจะจัดการส่งมอบตามลำดับการตอบแบบสอบถาม (First Come, First Serve)
(3) เราจะจัดส่งของรางวัลให้ผู้ร่วมตอบแบบสอบถาม และจับรางวัลผู้โชคดีภายหลังโครงการเสร็จสิ้น
(4) ของรางวัลอาจมีการเปลี่ยนแปลง หรือมีการเปลี่ยนแปลงมูลค่า โดยไม่จำเป็นต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า โดยการตัดสินใจของคณะกรรมการถือเป็นที่สิ้นสุด

TNSC
Thai Nation Shippers' Council
WE ARE THAI EXPORTERS

สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม โทร 02-679-7555 ต่อ 302 หรืออีเมล kittisak_j@tnsc.com

สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

"หมายเหตุ: อัตราค่าระวางที่ปรากฏเป็นอัตราฐานของสายเรือที่ประกาศเป็นทางการ ซึ่งอาจสูงกว่าหรือต่ำกว่าอัตราที่มีการเรียกเก็บจริงจากผู้ส่งออก"

DRY CONTAINER FREIGH 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	*Suspension**	*Suspension**	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)	2,300	3,700	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 ส่วนเส้นทางเกาหลีใต้ 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 ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 2,300 USD/TEU และ 3,700 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางฝั่ง West Coast คงที่ โดยอยู่ที่ 6,800 USD/TEU และ 8,300 USD/FEU ส่วนค่าระวางฝั่ง East Coast คงที่ 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 : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดต่อผู้ใช้เว็บไซต์ 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 (คุณจันทนี) และ 302 (คุณกิตติศักดิ์) หรืออีเมล jantanee@tnsc.com และ kittisak_j@tnsc.com

หมายเหตุ :

1) *อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษที่ปรากฏขึ้นอยู่กับเส้นทางและผู้ให้บริการหรือสายเรือ*
2) *อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษรวมไปถึงอัตราค่าระวางอาจมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วจากสถานการณ์ โปรดติดตามกับผู้ให้บริการหรือสายเรืออย่างใกล้ชิด*



141.86
AUG 2026 Container Throughput Index

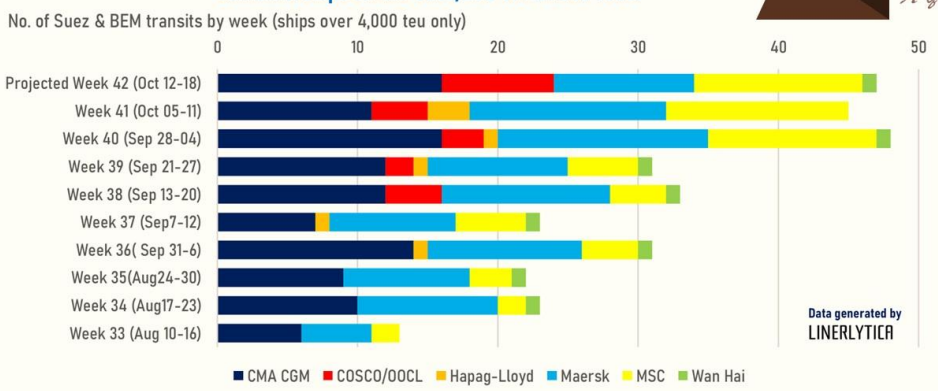
49.87 %
AUG 2026 Global Schedule Reliability

116.81 %
JUL 2026 World Trade Volume Index

Export Zip

A quick export track & update for your coffee time

Containerships on the Suez/Bab el Mandeb route



ปริมาณเรือตู้คอนเทนเนอร์ที่ขนาดใหญ่กว่า 4,000 TEU ต่อสัปดาห์ในเส้นทางสุเอซ-ทะเลแดง มีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน และคาดว่าจะแตะระดับมากกว่า 50 เที่ยวต่อสัปดาห์ในเร็วๆ นี้

ย้ำให้เห็นแนวโน้มที่มีการคาดไว้ว่าภายในไตรมาสแรกของปี 2570 จะมีการฟื้นฟูการเดินเรือสินค้าผ่านคลองสุเอซให้กลับมาเป็นปกติในรอบ 3 ปี

อย่างไรก็ตามยังคงต้องติดตามสัญญาณการฟื้นตัวต่อไป ด้วยเหตุสถานการณ์การเมืองระหว่างประเทศยังคงเป็นปัจจัยเสี่ยงและมีความไม่แน่นอนสูง

สถานการณ์น้ำท่วม ICD ลาดกระบัง



สถานการณ์ปัจจุบัน

รถไฟ ICD ลาดกระบัง

การขนส่งทางรถไฟกลับมาให้บริการปกติแล้ว

โดยมีแผนเดินรถ 24 เที่ยวไป–กลับต่อวัน ทั้งนี้ การให้บริการอาจยังไม่เต็มขีดความสามารถในช่วงฟื้นตัว

การคืนตู้สินค้าที่ ICD

สายเรือเริ่มประกาศให้สามารถคืนตู้ที่ ICD ลาดกระบังได้แล้ว

ควรตรวจสอบเงื่อนไขกับสายเรือและผู้ให้บริการก่อนดำเนินการ

ท่าเรือแม่น้ำ

เกิดความแออัดและรถติดบนถนนปู่เจ้าสมิงพรายและยังทำให้รถขนส่งที่จอดคอยถูกปรับจากเจ้าหน้าที่

ขณะที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องประสานตำรวจและท้องถิ่นเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในบริเวณดังกล่าวโดยรอบ

มาตราการจัดระเบียบ

ท่าเรือแม่น้ำประสานสายเรือเพื่อ “จำกัดปริมาณตู้รับเข้ารายสัปดาห์” และ “งดรับตู้ที่ไม่ได้แจ้งล่วงหน้า”

กรณีขนส่งทางราง

- พิจารณากลับมาใช้บริการ โดยตรวจสอบประกาศสายเรือ จุดคืนตู้ และความพร้อมของผู้ให้บริการก่อนทุกครั้ง
- ติดตามสถานการณ์หมุนเวียนตู้ ตั้งแต่การรองรับตู้และการระบายตู้ตกค้าง เนื่องจากการให้บริการอาจยังไม่เต็มขีดความสามารถในช่วงแรก

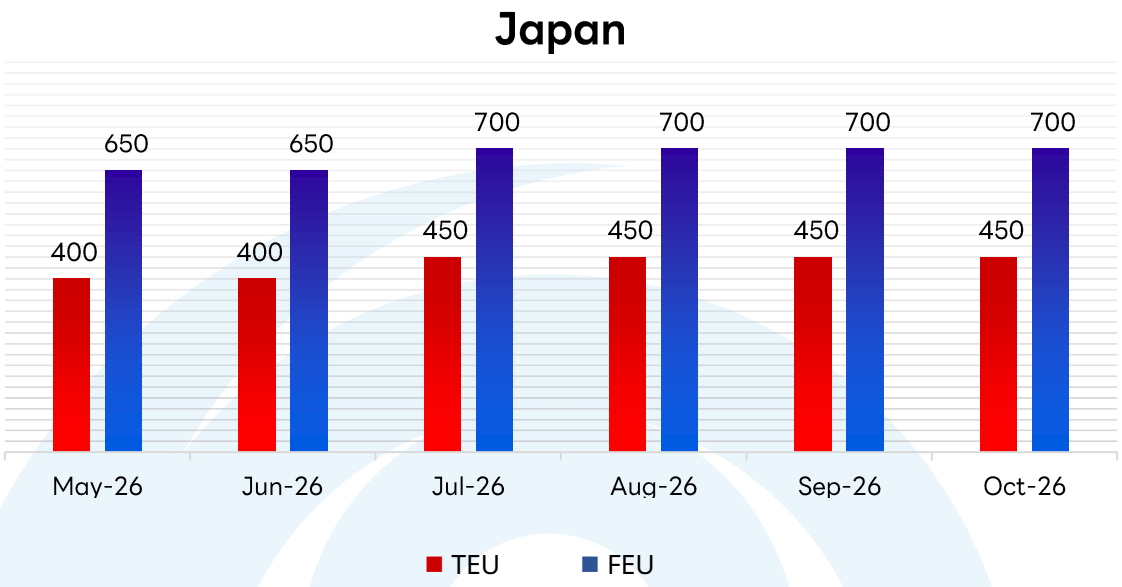
กรณีขนส่งทางน้ำ

- ประสานท่าเรือล่วงหน้า เพื่อยืนยันความพร้อมในการรับตู้ ปริมาณที่รองรับได้ ตารางเรือ ระยะเวลาขนส่ง และสถานการณ์จราจร
- ตรวจสอบรายละเอียดสำคัญ ตั้งแต่ค่าใช้จ่าย เงื่อนไขการให้บริการ และความรับผิดชอบที่เกี่ยวข้องก่อนเปลี่ยนเส้นทาง
- หลีกเลี่ยงการนำรถเข้าพื้นที่ โดยไม่มีการยืนยันคิวหรือการรับตู้ล่วงหน้า กับทางผู้ให้บริการให้ชัดเจน

ข้อควรระวัง

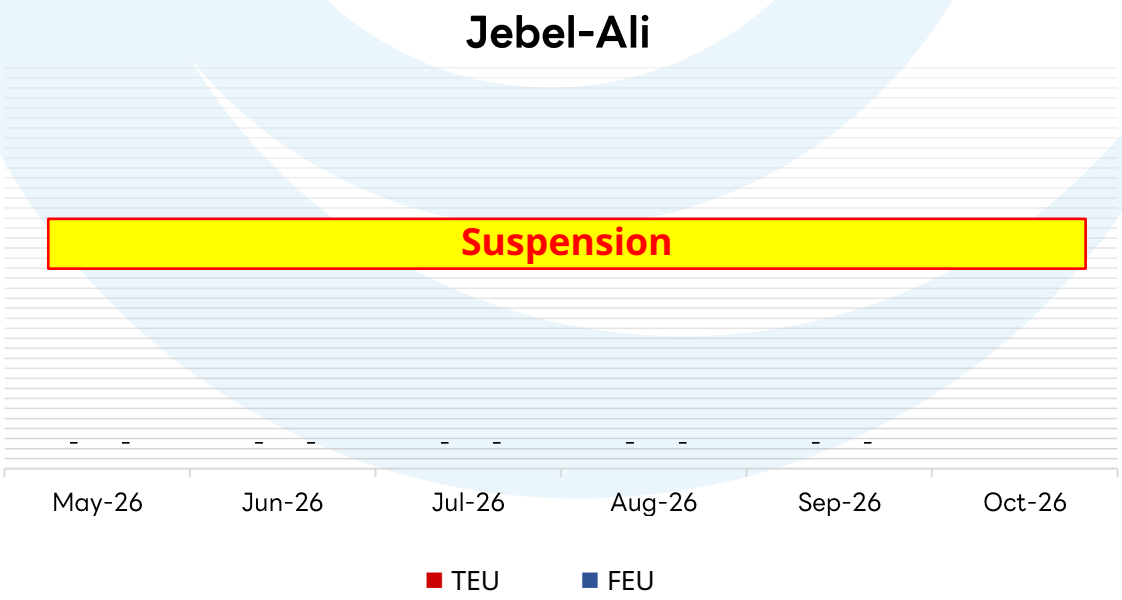
รถบรรทุกหรือรถเทรลเลอร์ ที่จอดรอบนถนนปู่เจ้าสมิงพรายและทางหลวงหมายเลข 3113 จนกีดขวางการจราจร เพื่อรอคืนตู้ที่ท่าเรือแม่น้ำ อาจถูกดำเนินการตามกฎหมาย และมีค่าใช้จ่ายต้นทุนผู้ส่งออกเพิ่มขึ้น “จากการถูกปรับ” ผู้ประกอบการควรจัดหาพื้นที่จอดรอที่เหมาะสม และปฏิบัติตามข้อกำหนดการจราจร อย่างเคร่งครัด

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



	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

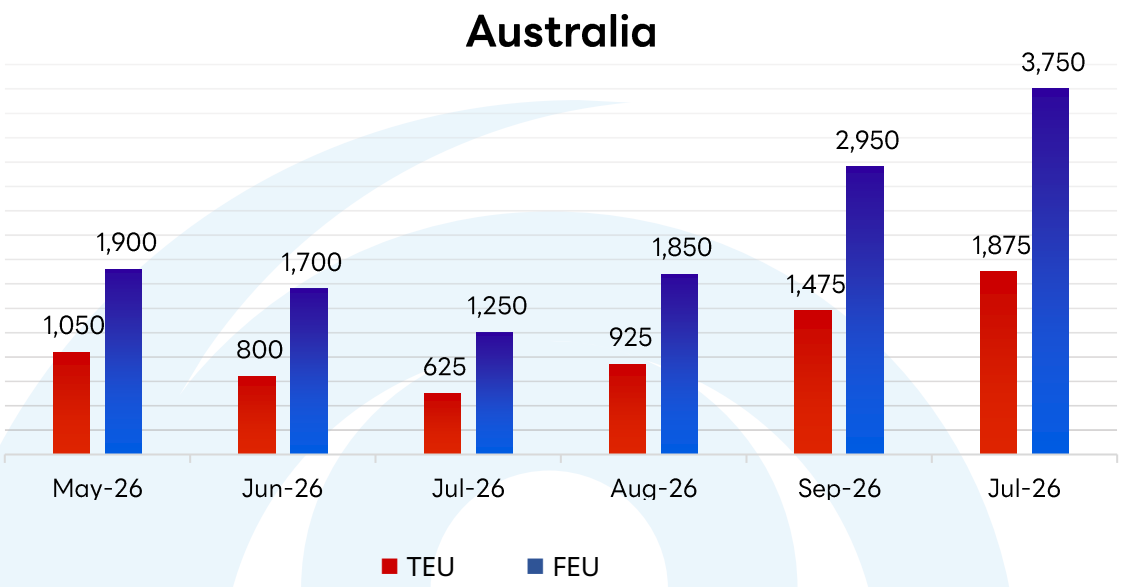
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali 6 เดือนล่าสุด



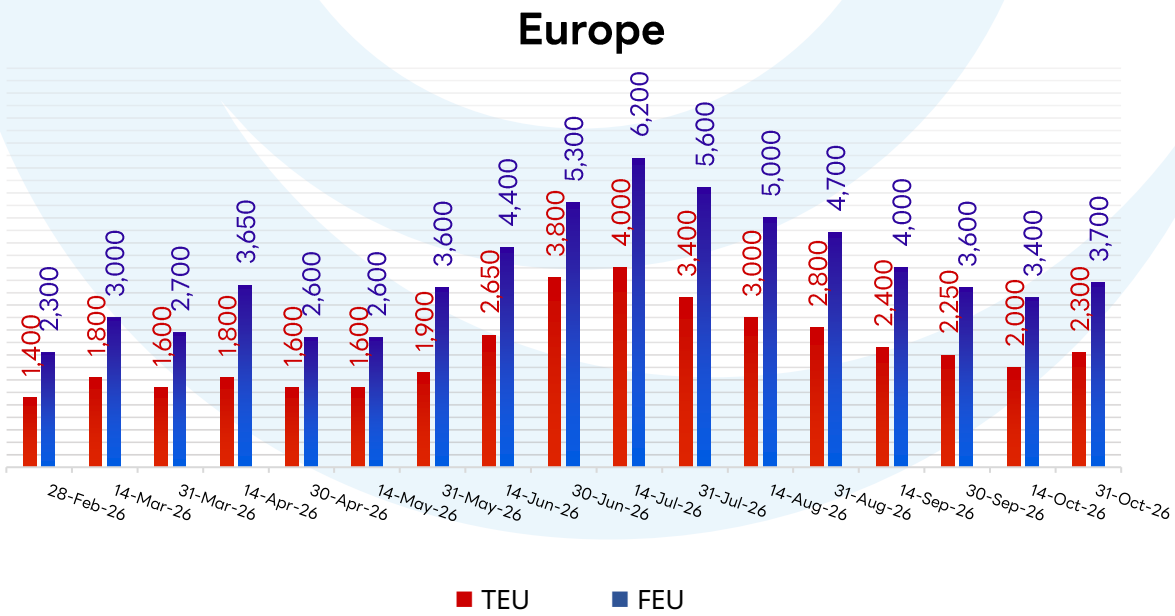
	MAY-26	JUN-26	JUL-26	AUG-26	SEP-26	OCT-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	-	-	-	-	-	-
Low Sulphur Surcharge / FEU	-	-	-	-	-	-

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

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



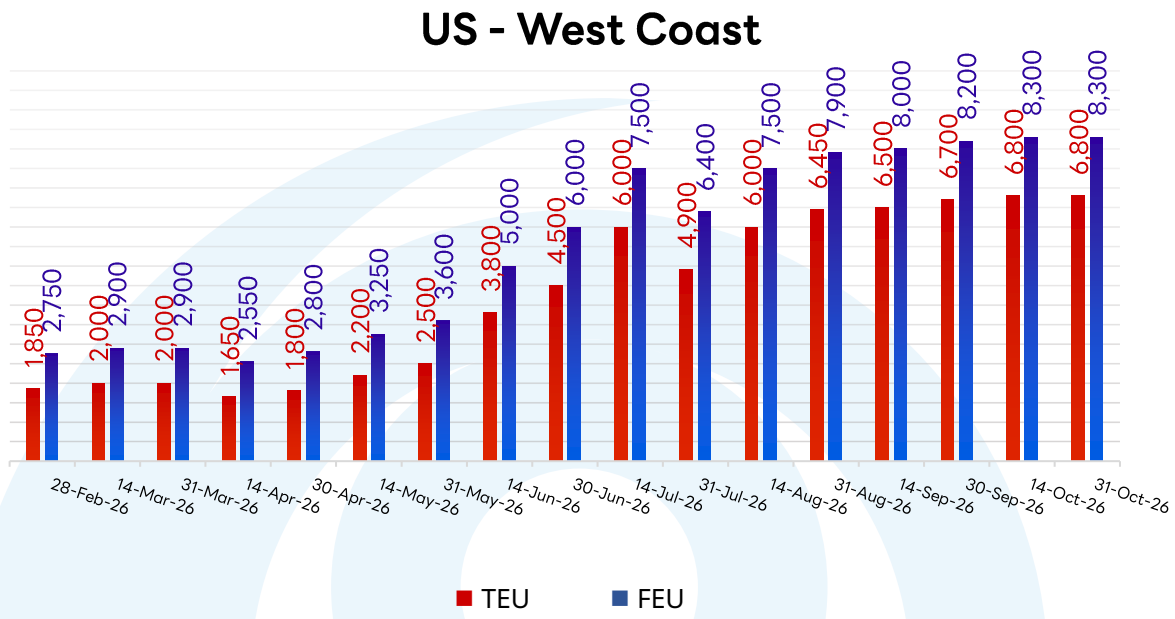
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป 8 เดือนล่าสุด



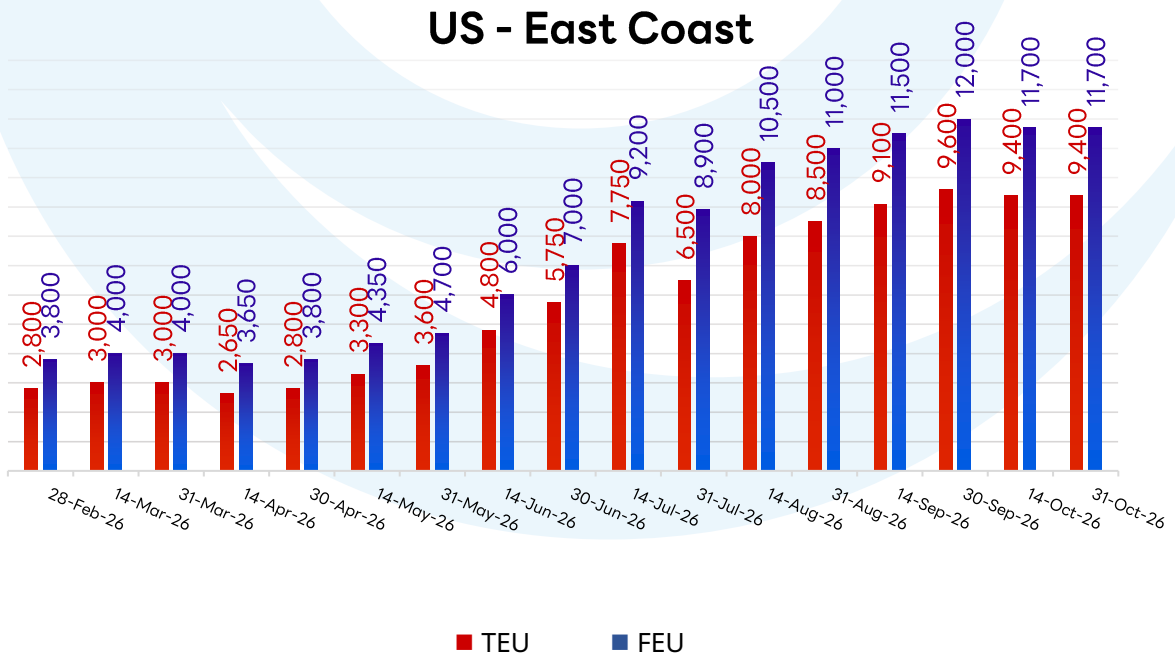
	MAY-26	JUN-26	JUL-26	AUG-26	SEP-26	OCT-26
EU Innovation Surcharge / TEU	75 €	75 €	75 €	75 €	75 €	75 €
EU Innovation Surcharge / FEU	150 €	150 €	150 €	150 €	150 €	150 €

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



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

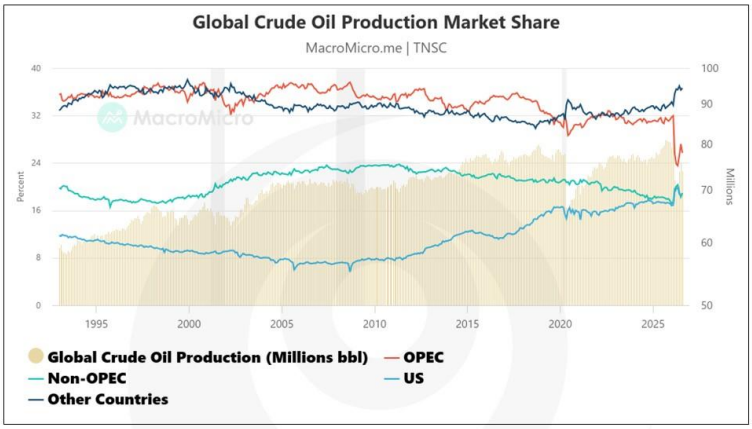


New Panama Transit Tariff Surcharge (Up to routes) USD 40-120/TEU

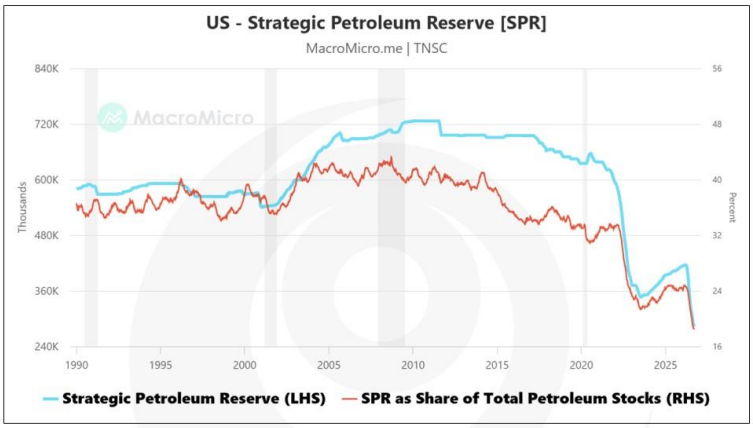
ENERGY PRICES

ราคาพลังงานโลก โดยเฉพาะราคาน้ำมันดิบ **ปรับตัวสูงขึ้นมาก** อย่างมีนัยสำคัญ ตั้งแต่เกิดความขัดแย้งในตะวันออกกลาง และ **คงความผันผวนสูง** อย่างต่อเนื่อง

Global Crude Oil Production Market Share



US Strategic Petroleum Reserve



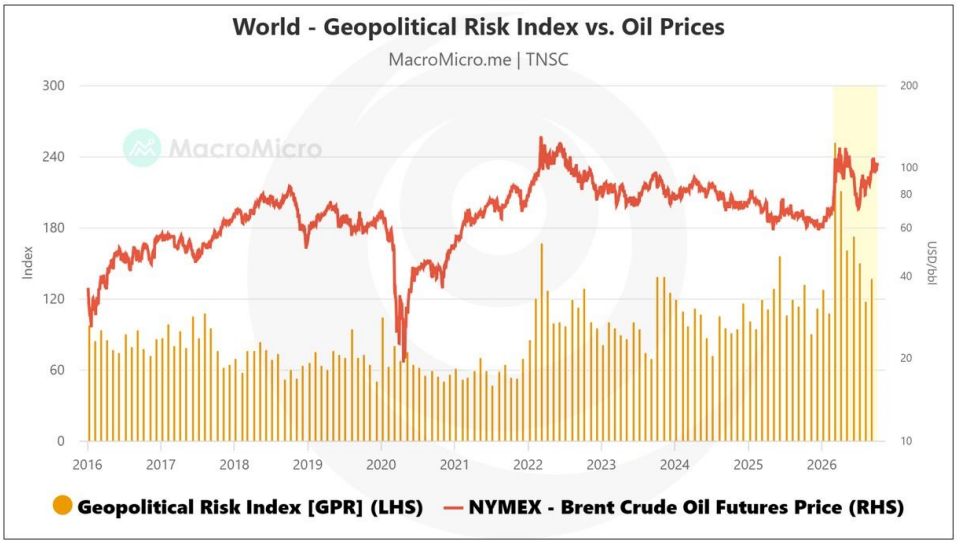
โครงสร้างสัดส่วนการผลิตน้ำมันโลก

มีการเปลี่ยนแปลง โดยเฉพาะ**กำลังการผลิต OPEC ที่ลดลงมาก** เนื่องจากประเทศผู้ผลิตน้ำมันในตะวันออกกลาง ได้ปรับลดกำลังการผลิตลง ซึ่งเป็นผลจากข้อจำกัดในการส่งออกน้ำมันดิบผ่านช่องแคบฮอร์มุซ และการโจมตีท่อส่งน้ำมันทางบก ส่วนผู้ผลิตน้ำมันกลุ่ม Non-OPEC และประเทศผู้ผลิตรายอื่น **ได้ขยายกำลังการผลิต และ มีสัดส่วนในโครงสร้างอุปทานมากขึ้น**

ปริมาณน้ำมันดิบสำรองเชิงยุทธศาสตร์

SPR สหรัฐฯ อยู่ในระดับต่ำสุดเป็นประวัติการณ์ ราว 283 ล้านบาร์เรล เมื่อสิ้นเดือน ก.ย. หลังจากการระบายคลังน้ำมันดิบเป็นปริมาณมาก **เพื่อชดเชยอุปทานน้ำมันดิบในตลาดโลกที่ขาดแคลน และเพื่อลดแรงกดดันราคาน้ำมันดิบที่พุ่งสูง** โดย SPR คาดว่าจะลดลงถึง 244 ล้านบาร์เรล หรือราว 1 ใน 3 ของความจุ ซึ่งจะเป็นข้อจำกัดของการระบายน้ำมันดิบเพิ่มเติมในอนาคต

GEOPOLITICS RISK INDEX vs. OIL PRICES



GPR (LHS) แสดงความเสี่ยงภูมิรัฐศาสตร์ของโลก พุ่งสูงกว่า 250 จุด เมื่อความขัดแย้งตะวันออกกลางเริ่มต้น และยังคงอยู่ในระดับสูงมากกว่า 100 จุดอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ราคาน้ำมันดิบ Brent (RHS) พุ่งสูง และคงความผันผวนสูงตามสถานการณ์

มีโอกาสที่ราคาน้ำมันดิบ Brent จะพุ่งสูงมากกว่า 100 $/bbl ต่อเนื่องยาวนาน **ถ้าหากว่า**

1. สถานการณ์ความขัดแย้ง **รุนแรง ยืดเยื้อ**
2. ผู้ผลิตน้ำมันในตะวันออกกลาง **ถูกจำกัดการผลิตและส่งออกน้ำมันดิบ**
3. SPR ลดลงถึงขีดจำกัด และ**ไม่สามารถระบายคลังน้ำมันดิบได้อีกต่อไป**

Implications

ราคาน้ำมันพุ่งสูง จะส่งผลถึง**ต้นทุนการขนส่ง** ทั้งสินค้า วัตถุดิบ ฯลฯ ซึ่งผู้ผลิตเผชิญกับ**ต้นทุนการผลิตที่พุ่งสูง** สามารถเลือกส่งผ่านต้นทุนดังกล่าวไปยังผู้บริโภค ผ่านการ**ขึ้นราคาสินค้าและบริการ** เมื่อระดับราคาโดยรวมของเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้น หมายถึง **เงินเฟ้อเร่งตัว** จะกดดันให้ธนาคารกลางต้องใช้นโยบายการเงินแบบเข้มงวด เช่น **การขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบาย** ซึ่งจะมีผลกระทบต่อ **แนวโน้มอัตราแลกเปลี่ยน** ตามมา

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	114	82	629150	512013	1.23
	Qingdao	20	25	113295	192102	0.59
	Nagoya	7	6	10429	11565	0.90
	Busan	41	47	175005	239728	0.73
	Incheon	1	5	173	9508	0.02
	Hong Kong	18	16	106357	93258	1.14
	Kaohsiung	3	17	5842	91634	0.06
ME & ISC	Jeddah	9	0	24780	0	n/a
	Jebel Ali	7	6	4693	13262	0.35
	Mundra	9	12	40652	77233	0.53
	Mumbai	16	0	55006	0	n/a
	Nhava Sheva	2	9	4751	61025	0.08
	Colombo	14	17	102809	74182	1.39
SAF	Port Elizabeth	3	2	20147	1058	19.04
	Durban	13	12	65026	56053	1.16
AU & NZ	Sydney	1	1	3405	1332	2.56
	Melbourne	4	7	22801	40032	0.57
	Brisbane	5	7	9992	41372	0.24
	Tauranga	1	3	5085	10589	0.48
EU	Hamburg	1	25	12068	155695	0.08
	Rotterdam	16	34	96823	162066	0.60
	Antwerp	8	18	46376	129153	0.36
	Valencia	13	12	45080	89352	0.50
	Barcelona	10	7	44107	42331	1.04
USWC	LA/LB	3	25	12549	262630	0.05
	Puget Sound *	3	5	19259	43179	0.45
	Oakland	1	3	7686	29930	0.26
USEC	New York	3	6	21999	46058	0.48
	Norfolk	4	5	33695	37313	0.90
	Savannah	7	7	70566	58031	1.22
	Charleston	3	4	24925	32804	0.76
SEA	Bangkok	1	10	1762	10872	0.16
	Laem Chabang	4	22	8253	81294	0.10
	Singapore	35	59	277034	390705	0.71

Port / Zone	NSQ	NSP	TEU.Q	TEU.P	Q2P Ratio
Tanjung Pelepas	6	13	49642	85087	0.58
Port Klang	27	27	117706	119146	0.99
Jakarta	14	31	14455	43154	0.33
Manila	29	19	40664	17819	2.28
Haiphong	6	13	19181	44312	0.43
Ho Chi Minh	7	7	26530	16435	1.61

ข้อมูลอาจมีการผิดพลาด

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

สหรัฐฯ ขาดดุลพุ่ง สะท้อนภาพเศรษฐกิจแข็งแรงแต่ยังพึ่งพาสินค้าต่างประเทศสูง

เศรษฐกิจจีนกำลังเผชิญข้อจำกัดสำคัญในการฟื้นฟูอุปสงค์ภายในประเทศ เมื่อภาระหนี้ภาครัฐที่เพิ่มขึ้นทำให้รัฐบาลมีพื้นที่ทางการคลังเหลือน้อยลงสำหรับการออกมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจขนาดใหญ่ โดยภาระดอกเบี้ยหนี้ของรัฐบาลกลางจีนคาดว่าจะเพิ่มขึ้นจนคิดเป็น 19.2% ของงบประมาณรายจ่ายทั่วไปในปี 2569 จากประมาณ 12% ในปี 2557 ขณะที่การชำระดอกเบี้ยหนี้ของรัฐบาลกลางและรัฐบาลท้องถิ่นรวมกันคาดว่าจะสูงถึง 1.4 ล้านล้านหยวน หรือประมาณ 209,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปีนี้

ปัญหานี้มีความสำคัญมากกว่าตัวเลขหนี้ที่เพิ่มขึ้น เพราะเมื่อรัฐบาลต้องจัดสรรงบประมาณส่วนใหญ่ขึ้นเพื่อชำระดอกเบี้ย ก็ย่อมเหลืองบประมาณสำหรับการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน การช่วยเหลือภาคธุรกิจ และการเพิ่มกำลังซื้อของประชาชนน้อยลง โดยเฉพาะรัฐบาลท้องถิ่นซึ่งมีบทบาทสำคัญในการลงทุนและให้บริการสาธารณะ แต่กำลังเผชิญแรงกดดันจากรายได้ที่อ่อนแอและหนี้สะสมในอดีต ปัญหาตลาดอสังหาริมทรัพย์ที่ยืดเยื้อยังซ้ำเติมสถานการณ์ เนื่องจากรายได้จากการขายสิทธิใช้ที่ดินซึ่งเคยเป็นแหล่งเงินทุนสำคัญของรัฐบาลท้องถิ่นลดความสำคัญลงเมื่อเทียบกับช่วงที่ตลาดอสังหาริมทรัพย์ขยายตัว

ข้อจำกัดดังกล่าวทำให้รัฐบาลจีนต้องเลือกระหว่างการเร่งกระตุ้นเศรษฐกิจในระยะสั้นกับการควบคุมความเสี่ยงทางการคลังในระยะยาว หากอัดฉีดงบประมาณและก่อหนี้เพิ่มมากเกินไป ก็อาจทำให้ภาระดอกเบี้ยสูงขึ้นและลดความยืดหยุ่นในการรับมือกับวิกฤตในอนาคต แต่หากระมัดระวังการใช้จ่ายมากเกินไป ก็อาจทำให้การบริโภคและการลงทุนภายในประเทศฟื้นตัวช้า ส่งผลให้เศรษฐกิจพึ่งพาการส่งออกและการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมายมากขึ้น

ความท้าทายสำคัญของจีนจึงอยู่ที่การแก้ปัญหาอุปสงค์ภายในประเทศที่อ่อนแอ ไม่ใช่เพียงการเพิ่มสภาพคล่องในระบบเศรษฐกิจ มาตรการลดภาระสินเชื่อที่อยู่อาศัยหรือการสนับสนุนการลงทุนบางประเภทอาจช่วยพยุงกิจกรรมทางเศรษฐกิจได้ แต่ไม่ได้รับประกันว่าครัวเรือนจะเพิ่มการใช้จ่ายอย่างยั่งยืน หากประชาชนยังมีความกังวลเกี่ยวกับรายได้ในอนาคต ตลาดแรงงาน และมูลค่าทรัพย์สิน การลดภาระหนี้หรือการเพิ่มสินเชื่อเพียง



อย่างเดียวก็อาจไม่เพียงพอที่จะทำให้การบริโภคฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่ง

อีกด้านหนึ่ง จีนยังคงให้ความสำคัญกับการพัฒนาเทคโนโลยีขั้นสูงและการผลิตภาคอุตสาหกรรม ซึ่งช่วยสนับสนุนความสามารถในการแข่งขันและการส่งออก แต่แนวทางนี้มีข้อจำกัด หากกำลังการผลิตขยายตัวเร็วกว่าความต้องการซื้อภายในประเทศ ผู้ผลิตก็จำเป็นต้องพึ่งพาตลาดต่างประเทศมากขึ้น ขณะที่สินค้าจีนที่มีราคาหรือความสามารถในการแข่งขันสูงอาจสร้างแรงกดดันต่อผู้ผลิตในประเทศคู่ค้า ประเด็นนี้เชื่อมโยงกับข้อถกเถียงระหว่างประเทศเกี่ยวกับกำลังการผลิตส่วนเกินของจีน และความจำเป็นที่จีนต้องสร้างสมดุลระหว่างการผลิตกับการบริโภคภายในประเทศ

อย่างไรก็ตาม ข้อจำกัดทางการคลังไม่ได้หมายความว่ารัฐบาลจีนจะไม่สามารถออกมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจเพิ่มเติมได้ โดยเมื่อวันที่ 9 ตุลาคม Reuters รายงานว่าจีนเปิดทางให้รัฐบาลท้องถิ่นใช้โควตาหนี้ที่ยังไม่ได้ใช้วงเงิน 550,000 ล้านหยวน เพื่อช่วยสนับสนุนการดำเนินงานของรัฐบาลท้องถิ่นและการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน มาตรการนี้สะท้อนว่ารัฐบาลยังมีเครื่องมือในการพยุงเศรษฐกิจ แต่การใช้โควตาหนี้ที่มีอยู่ไม่ได้ลบล้างปัญหาหนี้สะสมหรือข้อจำกัดด้านรายได้ในระยะยาว

สำหรับประเทศไทย ความเปราะบางของอุปสงค์ภายในจีนเป็นปัจจัยที่ผู้ส่งออกควรติดตามอย่างใกล้ชิด หากครัวเรือนจีนยังระมัดระวังการใช้จ่าย ความต้องการนำเข้าสินค้าอุปโภคบริโภคและสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการฟื้นตัวของตลาดอสังหาริมทรัพย์อาจไม่เติบโตมากนัก ซึ่งอาจจำกัดโอกาสของสินค้าไทยบางกลุ่ม อย่างไรก็ตาม ผลกระทบจะไม่เท่ากันในทุกอุตสาหกรรม เพราะสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการลงทุน เทคโนโลยี และห่วงโซ่การผลิตของจีนอาจยังมีโอกาส หากอุตสาหกรรมเหล่านั้นได้รับแรงหนุนจากนโยบายภาครัฐและความต้องการในตลาดโลก

ขณะเดียวกัน หากจีนยังต้องพึ่งพาการส่งออกเพื่อชดเชยการบริโภคภายในประเทศที่อ่อนแอ ผู้ผลิตจีนก็อาจแข่งขันด้านราคาอย่างเข้มข้นขึ้นในตลาดต่างประเทศ รวมถึงตลาดอาเซียนและไทย ผู้ประกอบการไทยจึงต้องติดตามทั้งความต้องการซื้อจากจีนและการแข่งขันจากสินค้าจีนที่อาจเพิ่มขึ้น ไม่ควรมองจีนเพียงในฐานะตลาดส่งออกขนาดใหญ่ แต่ต้องพิจารณาด้วยว่าการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจของจีนจะเปลี่ยนรูปแบบการค้าและการแข่งขันในภูมิภาคอย่างไรยังมีโอกาสได้รับประโยชน์จากความต้องการนี้

Writer: Jirawat Singtorn; Editor: Kittisak Jinjo

หนีเสือปะจระเข้ ! ยุโรประงับเหตุ Strike ในท่าเรือเยอรมันได้ แต่วิกฤตแม่น้ำไรน์ยังคงวิกฤติ

ความเสี่ยงที่จะเกิดการหยุดงานประท้วง (Strike) เป็นวงกว้างในท่าเรือต่างๆ ของเยอรมันได้คลี่คลายลงชั่วคราวในช่วงสัปดาห์ที่ผ่านมา หลังจากสมาชิกสหภาพแรงงานตอบตกลงข้อเสนอสัญญาจ้างใหม่จากสมาคมผู้ประกอบการท่าเรือทางทะเลแห่งเยอรมัน หรือ ZDS



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

อย่างไรก็ตาม สหภาพแรงงานยังคงมีความต้องการให้ฝั่งนายจ้างยังคงต้องอนุมัติผลสรุปนี้อย่างเป็นทางการ และอาจมีการประท้วงหยุดงานหากไม่มีสามารถบรรลุข้อตกลงได้แล้วเสร็จ 100 %

ข้อตกลงนี้เป็นข่าวดีกับการนำเข้าส่งออกของยุโรปโดยตรง และคาดว่าจะสามารถช่วยสะสางปัญหาสินค้าค้างสะสมเพิ่มเติมใน 3 ท่าเรือ ได้แก่ Hamburg, Bremen และ Wilhelmshaven แม้ว่าจะยังคงเผชิญกับความแออัดอยู่บ้างก็ตาม

ทว่าความท้าทายของภาคการขนส่งยุโรปยังไม่จบลง โดยเฉพาะแถวเขตอุตสาหกรรมลุ่มแม่น้ำไรน์ (Rhine) ยังคงต้องเผชิญกับความแออัดในพื้นที่ขนส่งหลังท่า (Hinterland) อย่างหนัก ที่เกิดจากระดับน้ำในแม่น้ำไรน์ลดต่ำลงต่อเนื่อง จากคลื่นความร้อนตั้งแต่ในช่วงกลางปี

ผลกระทบลุกลามไปถึงการจำกัดการเดินเรือบาร์จไปยังท่าเรือหลักอย่าง Rotterdam และ Antwerp และอาจจำเป็นต้องงดการขนส่งทางแม่น้ำไปก่อนในระยะนี้ โดยเรือขนส่งในแม่น้ำตอนในจำนวนมากยังคงเกยตื้น หรือติดค้างอยู่ที่บริเวณแม่น้ำไรน์ตอนบน

ซึ่งนั่นหมายความว่าต้องใช้รถบรรทุกถึง 60 คัน เพื่อขนส่งสินค้าในปริมาณที่เรือบาร์จขนาด 1,500 ตัน เพียงลำเดียวสามารถบรรทุกได้

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

ดังนั้น การเดินเรือสินค้าในแม่น้ำระยะไกลจึงต้องบรรทุกสินค้าได้เสี้ยวเดียว หรือไม่สามารถเดินเรือได้เลย

สำหรับผู้ส่งออกไทย ควรมีการประสานกับลูกค้าปลายทาง โดยเฉพาะหากลูกค้ามีความจำเป็นต้องพึ่งพาการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำมาโดยตลอด

ผู้นำเข้าในยุโรปมีโอกาสสูงมากที่จะปรับเปลี่ยนเส้นทางไปใช้การขนส่งทางรถไฟ (Intermodal Rail) หรือเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรถบรรทุก (Trucking) เพื่อทดแทนเส้นทางเรือบาร์จที่ไม่สามารถสัญจรได้เต็มประสิทธิภาพ

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

อีกทางหนึ่งคือควรติดตามสถานการณ์โดยเฉพาะประกาศจากสายการเดินเรือหรือจากผู้ให้บริการอย่างสม่ำเสมอ เพื่อปรับแผนการจัดส่งตู้สินค้าให้สอดคล้องกับสถานการณ์จริงได้อย่างทันท่วงที

Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo



Rate Hike Cycle: วิเคราะห์ Fed ขึ้นดอกเบี้ยในรอบ 3 ปี
ท่ามกลางเงินเฟ้อสูง ต้นทุนขนส่ง-น้ำมันแพง

ในการประชุม FOMC เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2569 ที่ผ่านมา ได้มีมติเป็นเอกฉันท์ ปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยสู่ระดับ 3.75-4.00% หรือ ขึ้นมา 0.25% จากเดิมที่ 3.50 – 3.75% ถือเป็นการปรับขึ้นดอกเบี้ยครั้งแรกในรอบ 3 ปี

ภายหลังการประชุม FOMC ประธาน Fed คนใหม่ คือ นาย Kevin Warsh ได้ออกมาแถลงข่าวการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยในครั้งนี้ โดยได้ระบุว่า Fed มีความมุ่งมั่นที่จะบรรลุสองเป้าหมายสำคัญ คือ 1) การจ้างงานและ 2) เสถียรภาพราคา ซึ่งมติที่ประชุม FOMC ครั้งนี้ได้สะท้อนถึงความมุ่งมั่นดังกล่าว

อ่านเพิ่มเติม **“Rate Hike Cycle: วิเคราะห์ Fed ขึ้นดอกเบี้ยในรอบ 3 ปี ท่ามกลางเงินเฟ้อสูง ต้นทุนขนส่ง-น้ำมันแพง”** **คลิกที่นี่**

ตารางสรุปดัชนีอัตราค่าระวาง
Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Description	UNIT	Previous Index 30 September 2026	Current Index 9 October 2026
Comprehensive Index		3662.30	3664.11
Europe (Base port)	TEU	2199	2274
Europe (Base port)	FEU	3378	3455
Mediterranean (Base port)	TEU	2996	3002
Mediterranean (Base port)	FEU	3771	3790
USWC (Base port)	FEU	7578	7584
USEC (Base port)	FEU	10528	10524
South America (Santos)	TEU	5980	5925
South America (Santos)	FEU	6078	6032
Central/South America WC (Manzanillo)	TEU	4843	4965
Central/South America WC (Manzanillo)	FEU	5093	5202
East/West Africa (Lagos)	TEU	3971	3979
South Africa (Durban)	TEU	3291	3308
East Africa (Mombasa)	TEU	3351	3356
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	TEU	6489	6452
India and Pakistan 20ft (Nhava Sheva)	TEU	3597	3590
Australia/New Zealand (Melbourne)	TEU	2762	2762
Southeast Asia (Singapore)	TEU	1171	1159
West Japan (Base port)	TEU	328	328
East Japan (Base port)	TEU	333	333
Korea (Pusan)	TEU	403	386

USD/TEU, FEU; TEU = Twenty-feet Equivalent Unit, FEU – Forty-feet Equivalent Unit

Source: http://en.sse.net.cn/indices/scfinew.js



TNSC Academy

www.tnscacademy.com

หลักสูตรอบรมครอบคลุมเนื้อหาทุกสายงานด้านโลจิสติกส์
และการค้าระหว่างประเทศสำหรับผู้เริ่มต้นและผู้มีประสบการณ์



ตารางอบรมประจำปี 2026



1Day Training

หลักสูตรอบรมครอบคลุมเนื้อหาทุกสายงานด้านโลจิสติกส์
และการค้าระหว่างประเทศสำหรับผู้เริ่มต้นและผู้มีประสบการณ์

อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : www.tnscacademy.com/schedule/

ข้อมูลเพิ่มเติม/ขอใบเสนอราคา



In-House Training (ฝึกอบรมภายในองค์กร)

ฝึกอบรมแบบ Insight ที่องค์กรคุณสามารถออกแบบได้

อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : www.tnscacademy.com/in-house/

ข้อมูลเพิ่มเติม/ลงทะเบียน



MHE (Material Handling Equipment Program)

หลักสูตรต้นแบบจากญี่ปุ่นช่วยพัฒนาทักษะบุคลากร
ให้สามารถวางแผนและออกแบบแปลนของการจัดการคลังสินค้า

อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : www.tnscacademy.com/mhe/

ดาวน์โหลดตารางอบรม 2026

pdf

ดาวน์โหลดตารางอบรม 2026

1 file(s) 330.36 KB

Download

สอบถามรายละเอียดเพิ่มเติม ฝ่ายสมาชิกสัมพันธ์ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)
โทร. 02-679-7555 ต่อ 502 (คุณวัชรินทร์),503 (คุณกัญญ์วรา) Email : watcharin@tnsc.com,kanwara@tnsc.com