TNSC
Thai Nation Shippers' Council
WE ARE THAI EXPORTERS

ค่าระวางเรือ

และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่

45

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
Thai National Shippers' Council

www.tnsc.com



Executive Summary

1. **ภาพรวมสถานการณ์เศรษฐกิจและการค้าโลก (Global Economic & Trade Overview)**
   - **อัตราแลกเปลี่ยนเงินบาท:** เงินบาทเคลื่อนไหวแข็งค่าขึ้นอย่างมีนัยสำคัญเมื่อเทียบกับดอลลาร์สหรัฐฯ อยู่ที่ 33.41 THB/USD (แข็งค่าขึ้น -6.16%) รวมถึงสกุลเงินหลักอื่นๆ เช่น EUR (37.48 บาท) และ GBP (45.90 บาท) ซึ่งยังคงสร้างแรงกดดันต่อขีดความสามารถในการแข่งขันด้านราคาของผู้ส่งออกไทย
2. **เจาะลึกประเด็นสำคัญประจำสัปดาห์**
   - **การค้าจีนเดือนตุลาคมขยายตัวแกร่ง ดันเกินดุลสะสมทะลุ 1 ล้านล้านดอลลาร์**
     - การส่งออกของจีนในเดือนตุลาคม 2569 มีมูลค่าเพิ่มขึ้น 35.2% (ประมาณ 412,330 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ขณะที่การนำเข้าเพิ่มขึ้น 41.6% ส่งผลให้เกินดุลการค้าในเดือนตุลาคมประมาณ 105,300 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และทำให้ช่วง ม.ค.–ต.ค. มีมูลค่าเกินดุลสะสมราว 1.04 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยได้รับแรงหนุนสำคัญจากความต้องการสินค้าเทคโนโลยี อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ และโครงสร้างพื้นฐาน AI ทั่วโลก
     - **นัยต่อผู้ส่งออกไทย:** การนำเข้าของจีนที่ขยายตัวสูงเป็นโอกาสสำหรับผู้ส่งออกสินค้าวัตถุดิบและชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์/เคมีภัณฑ์ที่เชื่อมโยงกับห่วงโซ่อุปทาน AI แต่ในขณะเดียวกันก็เพิ่มความเสี่ยงด้านการแข่งขันในตลาดภายในประเทศและตลาดภูมิภาคจากสินค้าจีนที่ทะลักเข้ามา
   - **อินเดียเปิดตัวโครงการหนุนผลิตตู้คอนเทนเนอร์ภายในประเทศ (เม็ดเงินกว่าพันล้านดอลลาร์)**
     - รัฐบาลอินเดียอัดฉีดงบประมาณราว 1 พันล้านดอลลาร์ เพื่อยกระดับกำลังการผลิตตู้คอนเทนเนอร์ในประเทศให้เพิ่มขึ้น 10 เท่า แก้ปัญหาตู้ขาดแคลนและรับมือกับปัญหาท่าเรือแออัด
   - **(บทความพิเศษ) Thai versus Vietnam – EU FTA: เมื่อภูมิภาคต่างต้องรอด ช็อตต่อช็อต**
     - เวียดนามได้เปรียบไทยจากความตกลง EVFTA ที่มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ปี 2563 และจะทยอยยกเลิกภาษีเกือบทั้งหมดภายในปี 2570 ขณะที่สินค้าไทยยังเสียภาษีปกติและไม่ได้รับสิทธิ GSP ตั้งแต่ปี 2558... (อ่านเพิ่มเติมได้ในบทความพิเศษ)
3. **ภาพรวมแนวโน้มค่าระวางเรือและค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่ม (Freight Rates & Surcharges Trend)**
   - **ภาพรวมทั่วไป:** อัตราค่าระวางเรือในภาพรวมส่วนใหญ่ทรงตัวในหลายเส้นทางหลัก
     - **เส้นทางเอเชียและภูมิภาคใกล้เคียง:** ทรงตัว ไม่มีความเปลี่ยนแปลงที่โดดเด่น
     - **เส้นทางยุโรปและออสเตรเลีย:** เส้นทางยุโรปในครึ่งเดือนแรกปรับเพิ่มขึ้น ขณะที่เส้นทางออสเตรเลียปรับลดลงเล็กน้อย
     - **เส้นทางสหรัฐอเมริกา:** ทั้งฝั่ง West Coast และ East Coast ปรับลดลงเล็กน้อย
     - **เส้นทางตะวันออกกลาง:** ตลาดในช่องแคบ Hormuz ยังคงยืดเยื้อ ในขณะที่เส้นทางทะเลแดงกำลังคึกคัก
   - **สถานการณ์ความแออัดตามท่าเรือสำคัญทั่วโลก (Port Congestion Highlights)**
     - จุดที่ต้องเฝ้าระวังสำคัญ เช่น **Jeddah** มีอัตราส่วน Q2P สูงถึง **43.35** สะท้อนวิกฤตความแออัดที่รุนแรงมาก, **Antwerp** มีค่า Q2P อยู่ที่ **1.71**, **Ho Chi Minh** มีค่า Q2P อยู่ที่ **1.52**, **Melbourne** มีค่า Q2P อยู่ที่ **1.51** และสำหรับท่าเรือแหลมฉบังของไทย สถานการณ์ยังคงปกติ โดยมีอัตราส่วน Q2P อยู่ที่ระดับต่ำเพียง 0.02 เท่านั้น

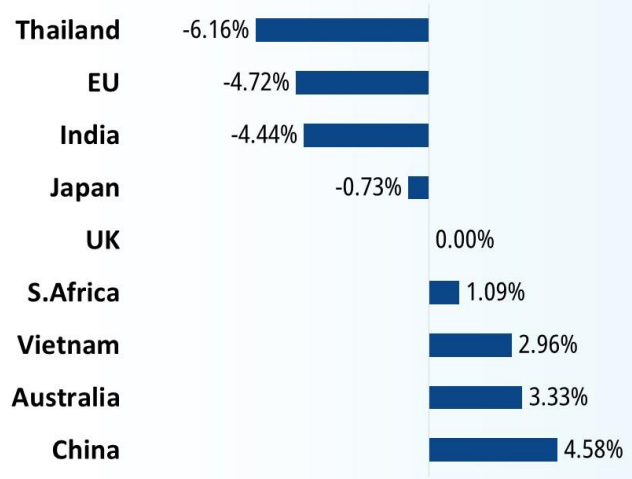
TNSC Weekly Briefing (13 November 2026)

Thai Bath Rate

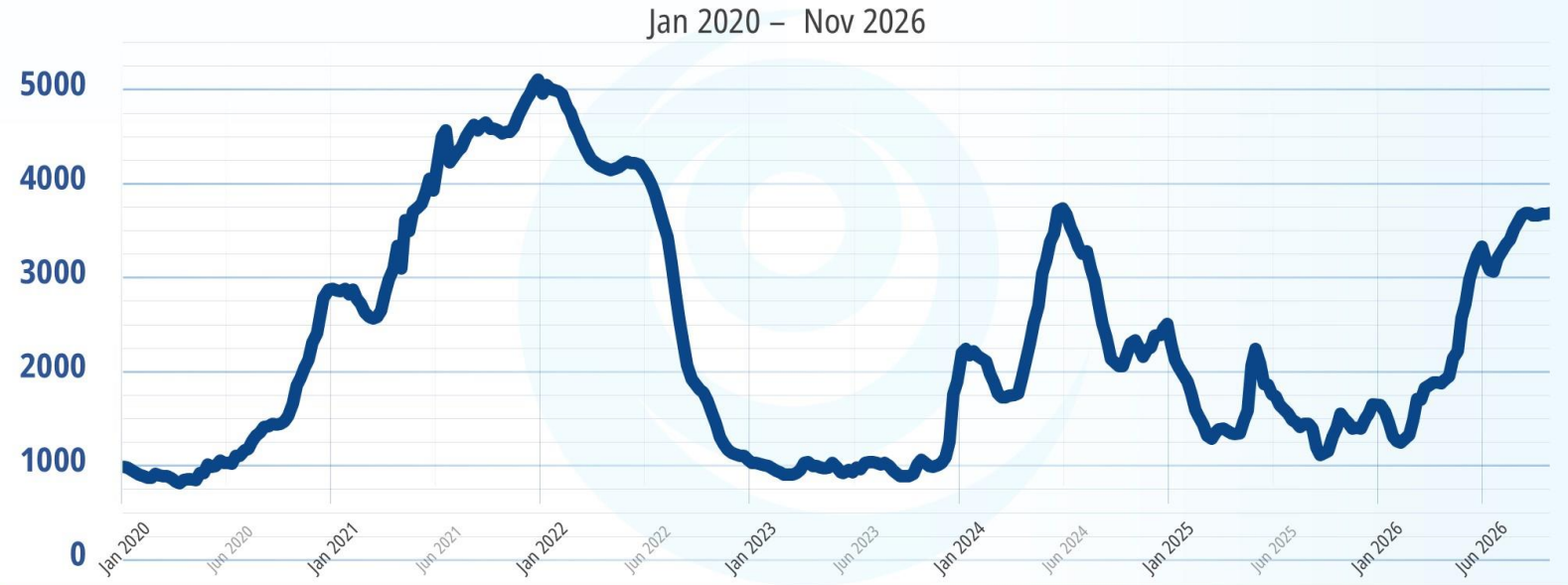
USD	EUR	GBP	AUD
33.41	37.48	45.9	23.11

CNY	JPY	INR	VND
5.01	0.21	0.36	0.0013

Exchange Rate Trend

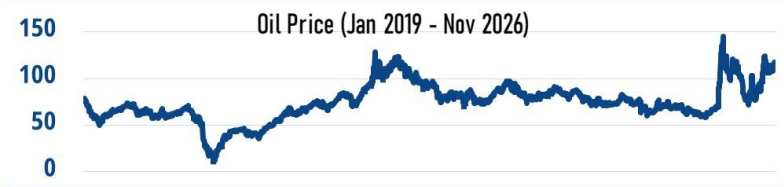


Shanghai Container Freight Index (SCFI) – Comprehensive Index



YoY	1 Month Average	3 Months Average	Previous Week	Current Week
7-Nov-25	Oct 26	Aug 26 - Oct 26	30-Oct-26	6-Nov-26
1495.1	3657.8	3407.18	3687.35	3633.45

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	94-114	90-116	104-105



Gold : 3875-4100 USD/Ounces





การค้าจีนเดือนตุลาคมขยายตัวแกร่ง ดันเกินดุลสะสมทะลุ 1 ล้านล้านดอลลาร์

อ่านต่อหน้าที่ 14



ท้าชนจีน! อินเดียเปิดตัวโครงการหนุนผลิตตู้คอนเทนเนอร์ภายในประเทศ

อ่านต่อหน้าที่ 16



Thai versus Vietnam – EU FTA เมื่อภูมิภาคต่างต้องรอด ช็อตต่อช็อต

อ่านต่อหน้าที่ 18

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	69	138	Effective till 30-Nov-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)	1,100 (N) 1,600 (S)	1,600 (N) 3,100 (S)				
Thailand - Jebel Ali	***Suspension****	***Suspension****	1,300	-	-	
			War Risk	-	-	
Thailand - Busan	550	900	All – In			
Thailand - Incheon	550	900				
Thailand - Nhava Sheva	2,300	2,800	ISOCC	90	180	
Thailand – Durban / Cape Town	3,100	4,800	ISOCC	137	274	
			Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Melbourne	1,625-1,725	3,250-3,450	All – In			
Thailand - Sydney						
Thailand - Tauranga	1,625	3,250				
Thailand – Europe (Main Port)	2,600	4,200	ISOCC	Included		Effective till 14-Nov-2026
			LSS	Included		
			EUIS	75 €	150 €	
			20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD			
Thailand - US West Coast	5,500	7,000	All - In			
Thailand - US East Coast	6,900	9,000	New Panama Transit Tariff Surcharge (Up to routes) USD 40-120/TEU			

หมายเหตุ: SCMC คือ Security Compliance Management Charge, ISOCC คือ IMO Sox Compliance Charge

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนพฤศจิกายน 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 ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 3,100 USD/TEU และ 4,800 USD/FEU ส่วนเส้นทางเกาหลีใต้ ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 550 USD/TEU และ 900 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางปรับลดลง โดยอยู่ที่ 1,625-1,725USD/TEU และ 3,250-3,450USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 2,600 USD/TEU และ 4,200 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลง โดยอยู่ที่ 5,500 USD/TEU และ 7,000 USD/FEU ส่วนค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลงเช่นกัน โดยอยู่ที่ 6,900 USD/TEU และ 9,000 USD/FEU

REEFER CONTAINER FREIGHT RATE

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	600	800	150 - 200	Effective till 30-Nov-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*





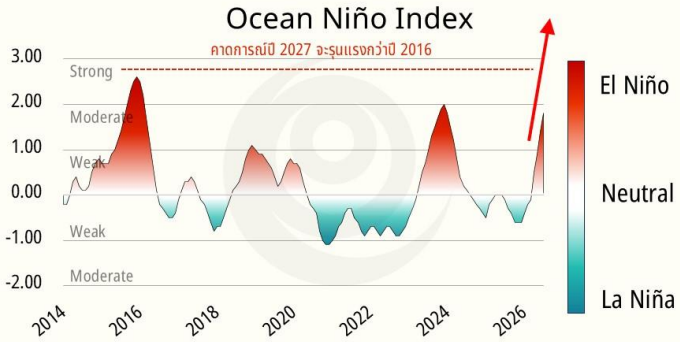
141.86
AUG 2026 Container Throughput Index

49.87 %
AUG 2026 Global Schedule Reliability

117.50 %
AUG 2026 World Trade Volume Index

Export Zip

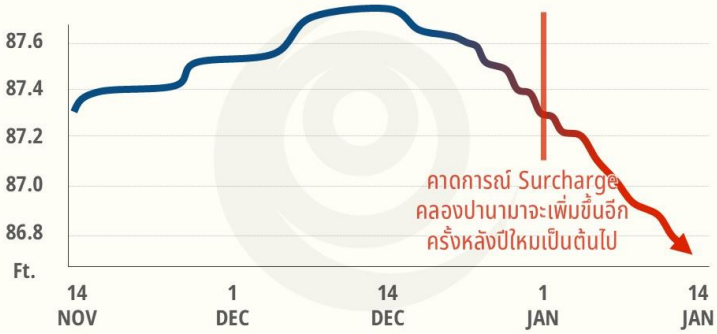
A quick export track & update for your coffee time



ซูเปอร์เอลนีโญ่แผลงฤทธิ์
ส่งสัญญาณปีหน้ายังรุนแรงขึ้นอีก

ซูเปอร์เอลนีโญแผลงฤทธิ์ทั่วละตินอเมริกา ชิลีและเปรูเจอฝนตกหนัก พายุลูกเห็บ และสภาพอากาศแปรปรวน กระทบผลผลิตทางการเกษตร ส่วนอาร์เจนตินา เจอหิมะและฝนตกหนัก กระทบเส้นทางขนส่งสายหลักข้ามไปยังท่าเรือของชิลี ทำให้สินค้าเน่าเสียหายเป็นจำนวนมหาศาล

ในขณะที่ระดับน้ำใน Gatun Lake ซึ่งเป็นหัวใจของน้ำในคลองปานามา คาดการณ์ว่าจะเพิ่มระดับไปจนจุดสูงสุดในเดือนธันวาคม ก่อนจะเริ่มลดลงไปอีกยาวจากภาวะแล้งภายใต้อิทธิพลของซูเปอร์เอลนีโญ่



ภูมิศาสตร์การเมือง

อิหร่าน
มีโอกาสถูกสภาเดโมแครตใช้มาตรการงบประมาณและกฎหมายจำกัดอำนาจการทำสงคราม ลดโอกาสการปะทะทางทหารครั้งใหญ่และการคว่ำบาตรสุดโต่ง

ปาเลสไตน์
ก่อนหน้าทรัมป์ชี้ว่าจะลดการหนุนเม็ดเงินอิสราเอล ทว่าสภาฯ อาจตรวจสอบการส่งมอบอาวุธและกดดันให้เพิ่มความช่วยเหลือด้านมนุษยธรรมแก่ปาเลสไตน์

ยูเครน
มีแนวโน้มที่ผลักดันงบช่วยเหลือยูเครนต่อไป รวมไปถึงการขัดขวางความพยายามของทรัมป์ที่จะตัดงบสนับสนุนเพื่อบีบให้ยูเครนเจรจาสงบศึกกับรัสเซีย

ตลาดขนส่งทางทะล

ภาษีเรือจีน
แม้สภาจะกดดันแต่ทรัมป์ยังคงมีอำนาจดำเนินการ ส่วนเอกชนทุกภาคส่วนก็ต่อต้านอย่างรุนแรงแม้จะอ้างว่ามีเป้าหมายเพื่อฟื้นฟูอำนาจทางทะเลของสหรัฐฯก็ตาม

คลองปานามา
ทรัมป์ยังสามารถคว่ำบาตรเพื่อสกัดอิทธิพลจีนตามที่อ้างได้ แต่ดีลที่ Hutchison จะขายสองท่าเรือริมปากคลองปานามาให้กลุ่มทุนอเมริกันก็ติดชะงักมานานและล่อแวว่ล่ม

MEPC 85
สภาฯ ยังไม่สามารถเปลี่ยนตัวแทนของฝ่าย Republican ที่ต่อต้านมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลในการประชุม MEPC ได้ในทันที โดยจะมีผลเร็วสุดปีหน้าเป็นต้นไป

GREEN MARITIME IS COMING

การประชุม MEPC และ ISWG-GHG ประจำปีนี้กำลังเข้าใกล้เข้ามาแล้ว โดยสาระสำคัญจะเป็นการจัดทำและเคาะรายละเอียด "มาตรการระยะกลาง" (IMO Mid-term Measures) เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ (Net-Zero GHG Emissions) ภายในหรือใกล้เคียงปี 2050

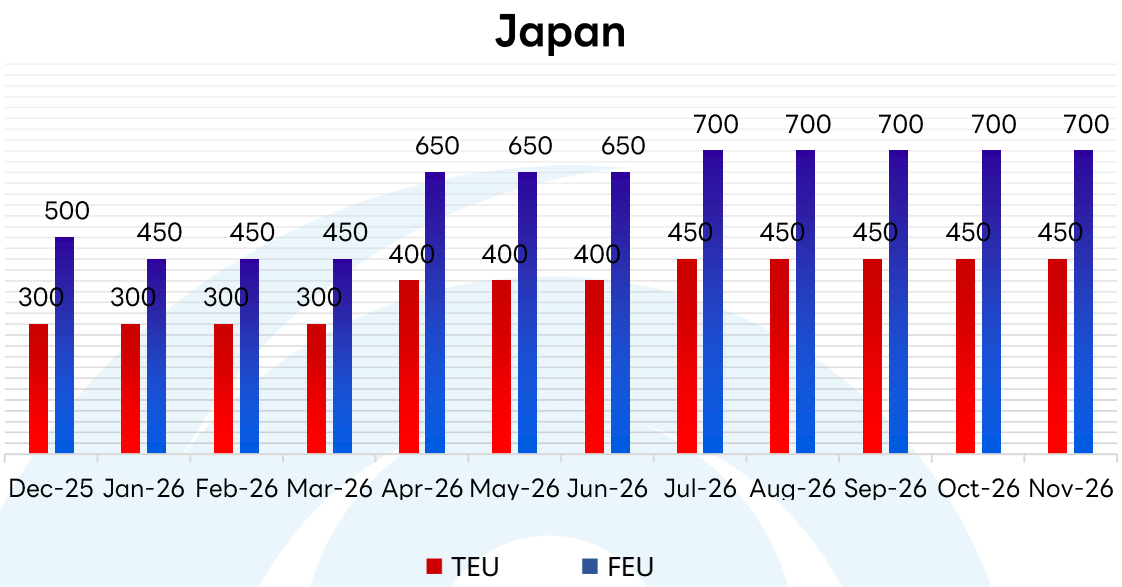
การแพ้เลือกตั้งกลางเทอมสหรัฐฯ ของทรัมป์

กลายเป็นหมุดหมายใหญ่ในช่วงที่ผ่านมา แต่คาดว่าจะยังไม่ทันการในการสร้างผลกระทบภายในการประชุมครั้งนี้ ดังนั้นแนวโน้มของท่าทีสหรัฐฯในการประชุมจะยังคงเป็นตัวแทนจากทรัมป์ที่มีแนวคิดในการต่อต้านมาตรการสิ่งแวดล้อม

เริ่มประชุมพฤศจิกา – ธันวานี้ !

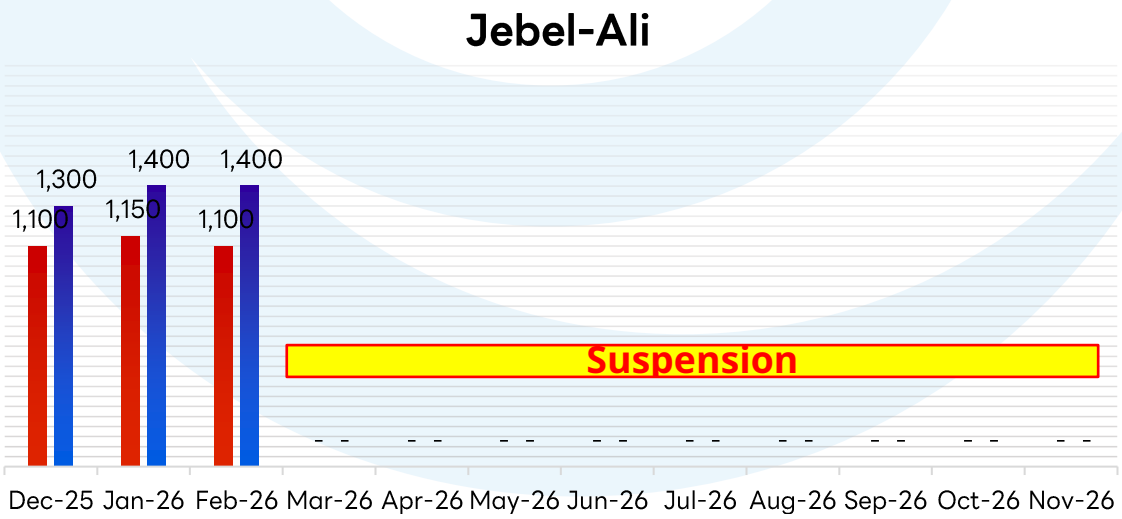
ISWG-GHG 23 วันที่ 23 – 27 พย. 2026
MEPC 85 วันที่ 30 พย. – 3 ธค. 2026

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ญี่ปุ่น 12 เดือนล่าสุด (YTD)



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

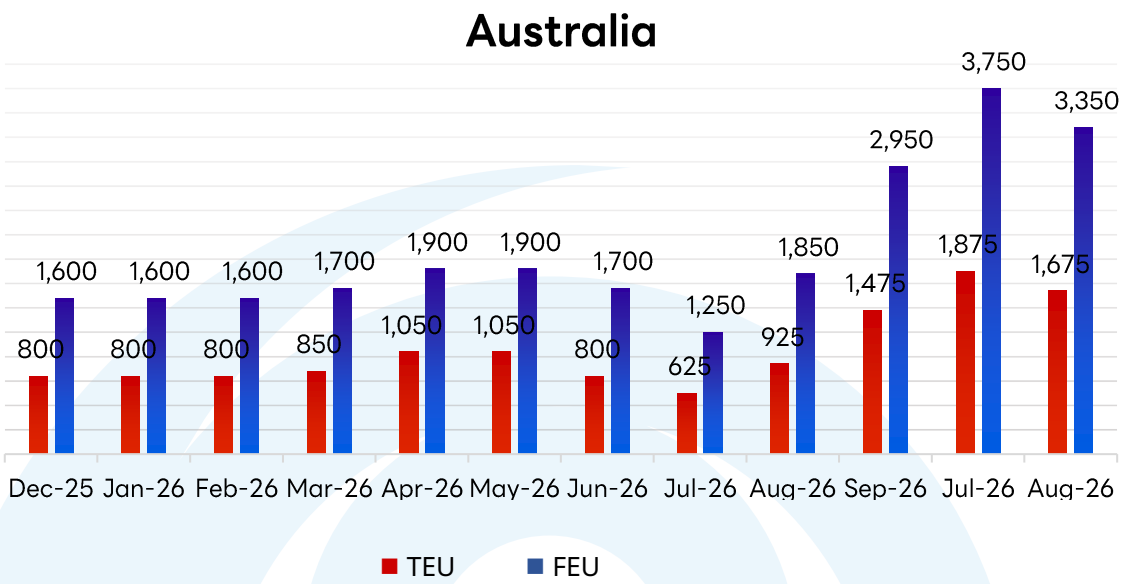
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali 12 เดือนล่าสุด (YTD)



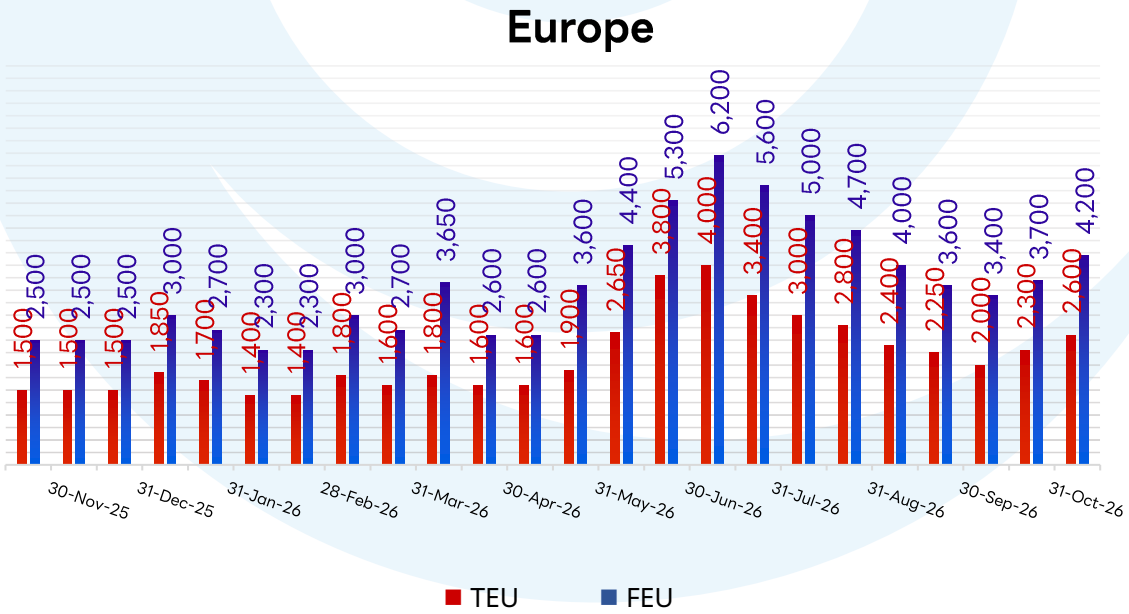
	JUN-26	JUL-26	AUG-26	SEP-26	OCT-26	NOV-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	-	-	-	-	-	-
Low Sulphur Surcharge / FEU	-	-	-	-	-	-

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Australia 12 เดือนล่าสุด (YTD)



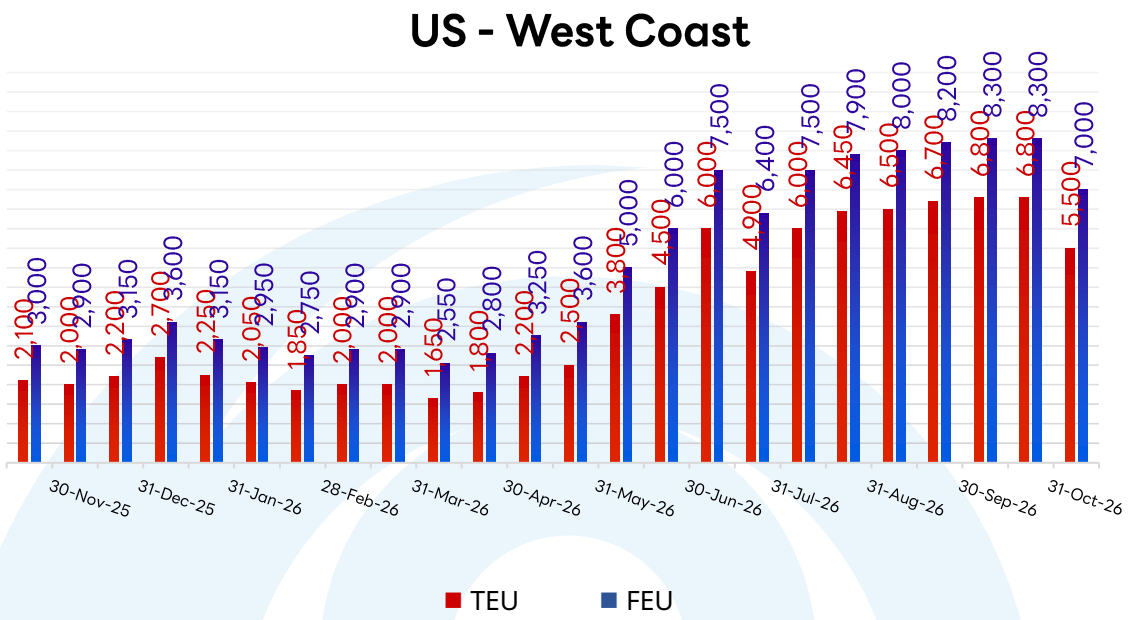
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป 12 เดือนล่าสุด (YTD)



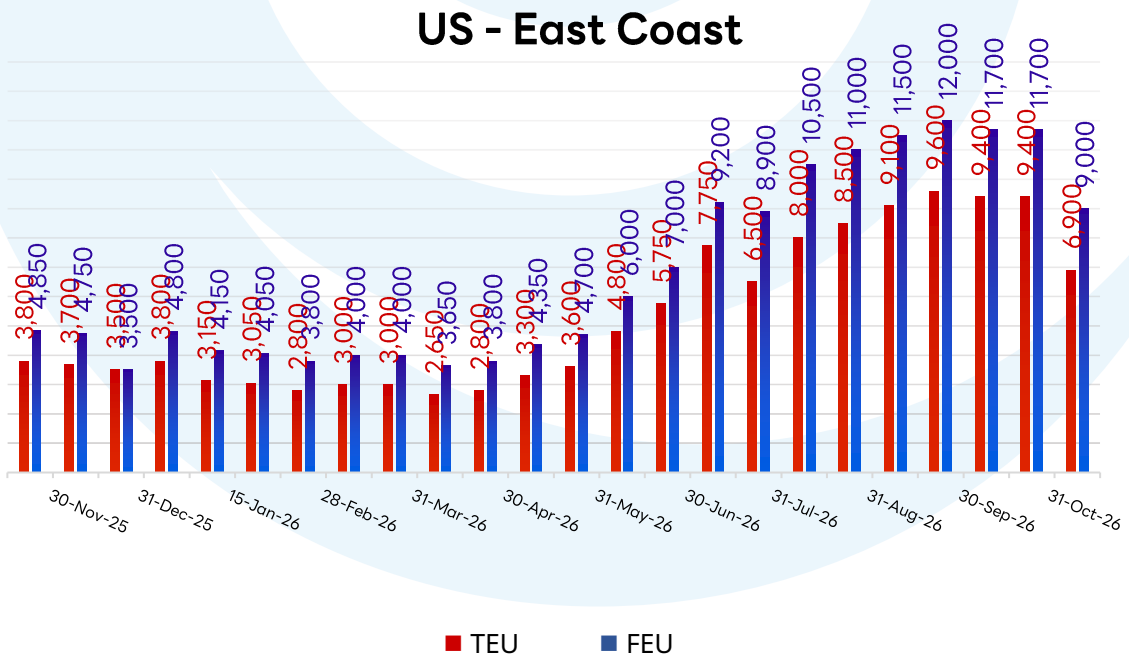
	JUN-26	JUL-26	AUG-26	SEP-26	OCT-26	NOV-26
EU Innovation Surcharge / TEU	75 €	75 €	75 €	75 €	75 €	75 €
EU Innovation Surcharge / FEU	150 €	150 €	150 €	150 €	150 €	150 €

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

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 12 เดือนล่าสุด (YTD)



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast 12 เดือนล่าสุด (YTD)

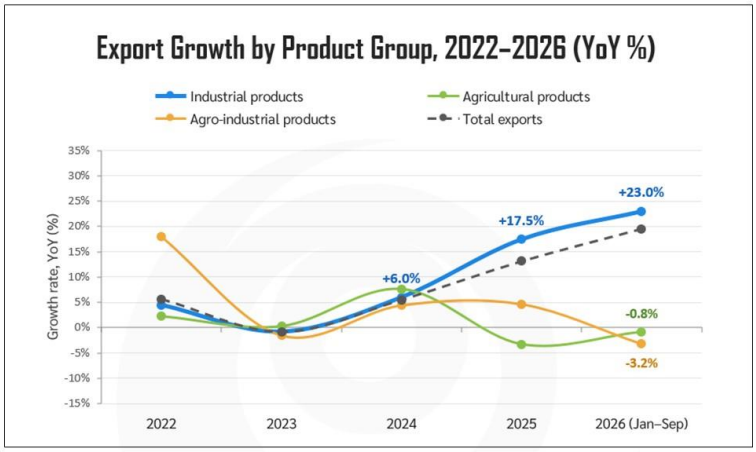


New Panama Transit Tariff Surcharge (Up to routes) USD 40-120/TEU

EXPORTS IN DEPTH

สินค้าหลักและตลาดหลัก มีมูลค่าการส่งออกขยายตัว **อย่างก้าวกระโดด** ส่วนสินค้ากลุ่มอื่น **ยังคงขยายตัวได้** แม้เผชิญแรงกดดันรอบด้าน

BY PRODUCT GROUP

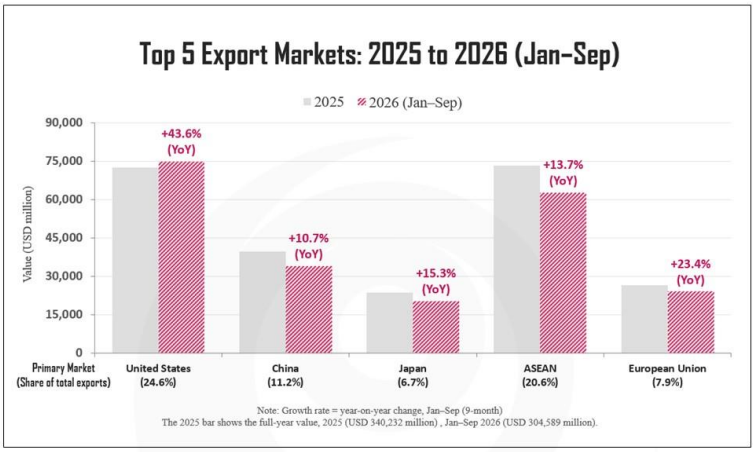


กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมขยายตัวโดดเด่น

มากกว่า 23% (YoY) ต่อเนื่องจากปี 67-68 ที่ 6% และ 17.5% ปัจจัยสำคัญสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ที่ขยายตัวระดับสูงมาก ผลักดันให้การส่งออกภาพรวม 9 เดือนของปี 2569 ขยายตัวได้ราว 19.5%

อย่างไรก็ตาม กลุ่มสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการเกษตรหดตัวเล็กน้อย สะท้อนแรงกดดันรอบด้านของสินค้าเกษตรและอาหาร

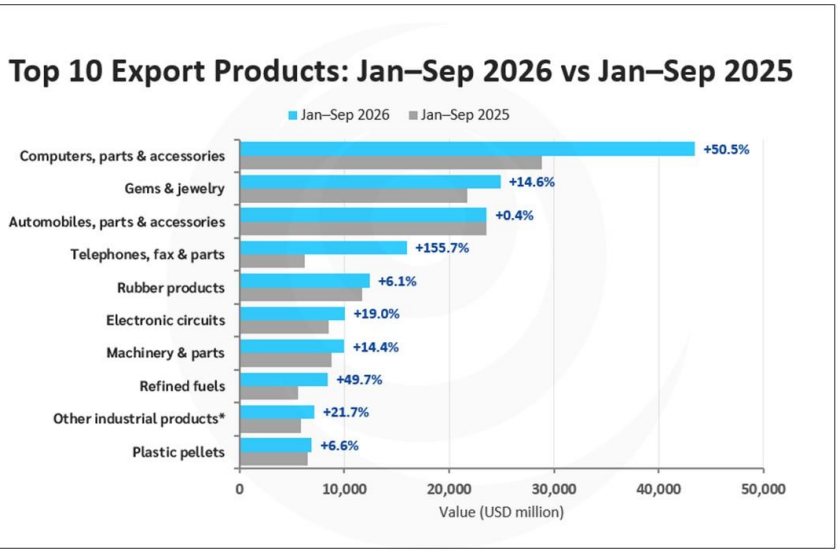
BY MARKETS



สหรัฐฯ ตลาดใหญ่ที่สุดและโตมากที่สุด

คิดเป็นสัดส่วน 24.6% ของการส่งออกทั้งหมด มูลค่า 74,934.34 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัว 43.6% (YoY) **มีมูลค่ามากกว่าการส่งออกทั้งปี 2568** ไปแล้ว โดยคาดว่าจะขยายตัวเพิ่มได้อีกจากแรงหนุนจากสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ สอดคล้องกับตลาดหลักอื่นที่ขยายตัวได้มากกว่า 10% โดยมีตลาด EU ขยายตัวโดดเด่นมากกว่า 23%

TOP TEN EXPORTS PRODUCTS



TOP10 ส่งออก YoY เพิ่มขึ้นทั้งหมด

โดยเฉพาะอย่างยิ่ง คอมพิวเตอร์และชิ้นส่วนเป็นสินค้าที่**มูลค่าการส่งออกมากที่สุดอันดับแรก** กว่า 43,463 ล้านดอลลาร์สหรัฐและ**ขยายตัวระดับสูง**กว่า 50.5% (YoY)

ส่วนสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ในกลุ่มเดียวกัน คือ โทรศัพท์และชิ้นส่วน (อันดับ 4) และ แผงวงจรไฟฟ้า (อันดับ 6) ขยายตัว 155.7% และ 19% ตามลำดับ ทั้งหมดเป็นสินค้าตัวหลักที่ขับเคลื่อนการส่งออกไทยปี 2569

อัญมณีและเครื่องประดับ เติบโตได้โดดเด่น 14.6% ส่วนหนึ่งมาจากทองคำ ซึ่งราคาทองคำตลาดโลกสูงขึ้น

ยานยนต์และชิ้นส่วน ขยายตัวเล็กน้อยที่ 0.4% ซึ่งยอดส่งออกไปตลาดตะวันออกกลาง 1,916.24 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หดตัวกว่า 37.2% (ลดลงราว 1 พันล้านฯ)

ผลิตภัณฑ์ยาง ยังขยายตัวได้ 6.1% จากตลาดส่วนใหญ่ แม้ตลาดสหรัฐฯ หดตัวไป 9% (ลดลงราว 300 ล้านฯ)

Implications

การส่งออกปีนี้ขยายตัวได้ในระดับสูง ทั้งนี้มาพร้อมกับการกระจุกตัวอยู่ที่สินค้าหลักและตลาดหลัก ซึ่งเพิ่ม**ความเสี่ยงการพึ่งพา**สินค้าและตลาดหลักในภาคการส่งออก ขณะที่ปัจจัยเสี่ยงด้านนโยบายการค้าและห่วงโซ่อุปทานยังคง**ความไม่แน่นอนสูง** นอกจากนี้ สินค้ากลุ่มอื่น ๆ เผชิญความท้าทายและไม่ได้ขยายตัวมากเทียบเท่า ทำให้โครงสร้างการส่งออกปี 2569 มีความแตกต่างจากโครงสร้างการส่งออกของปีก่อนหน้านี้

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 **3 Nov 26,**

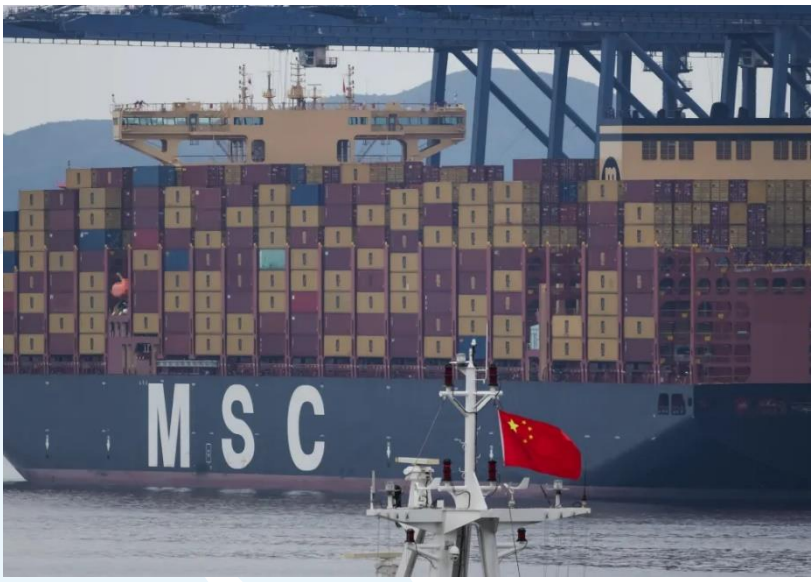
	Port / Zone	NSQ	NSP	TEU.Q	TEU.P	Q2P Ratio
FE Asia	Shanghai/Ningbo	156	102	813790	593643	1.37
	Qingdao	35	26	144001	136863	1.05
	Nagoya	11	7	16630	10528	1.58
	Busan	34	48	211479	227370	0.93
	Incheon	0	9	0	19909	0.00
	Hong Kong	19	28	53559	106707	0.50
	Kaohsiung	8	18	20949	93733	0.22
ME & ISC	Jeddah	8	1	50705	2201	23.04
	Jebel Ali	7	10	6968	15675	0.44
	Mundra	3	12	6335	88235	0.07
	Mumbai	23	1	73775	260	283.75
	Nhava Sheva	2	10	7178	56008	0.13
	Colombo	11	15	64399	104722	0.61
SAF	Port Elizabeth	2	1	6776	2478	2.73
	Durban	14	9	72303	48527	1.49
AU & NZ	Sydney	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
	Melbourne	4	5	16085	22038	0.73
	Brisbane	2	5	14250	23113	0.62
	Tauranga	0	3	0	11209	0.00
EU	Hamburg	7	26	48830	217919	0.22
	Rotterdam	14	33	117140	215966	0.54
	Antwerp	15	25	116511	160193	0.73
	Valencia	14	14	24634	108500	0.23
	Barcelona	4	8	15296	57373	0.27
USWC	LA/LB	4	21	28768	214678	0.13
	Puget Sound *	1	5	5639	47263	0.12
	Oakland	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
USEC	New York	3	6	24318	55155	0.44
	Norfolk	3	3	15339	32559	0.47
	Savannah	6	6	55535	50161	1.11
	Charleston	2	3	16077	26196	0.61
SEA	Bangkok	2	14	2891	12463	0.23
	Laem Chabang	3	17	21248	50633	0.42
	Singapore	28	63	136454	380390	0.36

Port / Zone	NSQ	NSP	TEU.Q	TEU.P	Q2P Ratio
Tanjung Pelepas	3	12	28134	97963	0.29
Port Klang	27	32	85092	155958	0.55
Jakarta	16	33	27928	53099	0.53
Manila	27	19	28858	15844	1.82
Haiphong	5	13	16371	26634	0.61
Ho Chi Minh	4	7	16081	27747	0.58

ข้อมูลอาจมีการผิดพลาด

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

การค้าจีนเดือนตุลาคมขยายตัวแกร่ง ดันเกินดุลสะสมทะลุ 1 ล้านล้านดอลลาร์



การค้าระหว่างประเทศของจีนในเดือนตุลาคม 2569 ขยายตัวแข็งแกร่งกว่าที่นักวิเคราะห์คาดการณ์ไว้ โดยได้รับแรงสนับสนุนจากความต้องการสินค้าเทคโนโลยีและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับ AI ทั่วโลก ส่งผลให้ทั้งการส่งออกและนำเข้าขยายตัวในอัตราสูง อย่างไรก็ตาม การที่จีนยังคงมีมูลค่าการส่งออกสูงกว่าการนำเข้าอย่างมาก สะท้อนถึงบทบาทของภาคการผลิตเพื่อส่งออกที่ยังเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญของเศรษฐกิจ ขณะที่การบริโภคภายในประเทศยังฟื้นตัวได้ไม่เต็มที่ และอาจเพิ่มแรงกดดันต่อความสัมพันธ์ทางการค้ากับประเทศคู่ค้าในระยะต่อไป ข้อมูลศุลกากรจีนระบุว่า การส่งออกในเดือนตุลาคมมีมูลค่าเพิ่มขึ้นร้อยละ 35.2 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน อยู่ที่ประมาณ 412,330 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แม้จะชะลอลงเล็กน้อยจากเดือนกันยายนที่ขยายตัวร้อยละ 36.3 ขณะที่การนำเข้าเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 41.6 เร่งตัวขึ้นจากเดือนกันยายนที่ขยายตัวร้อยละ 31.0 ส่งผลให้จีนเกินดุลการค้าในเดือนตุลาคมประมาณ 105,300 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ลดลงจาก 133,530 ล้านดอลลาร์สหรัฐในเดือนกันยายน เนื่องจากการนำเข้าเติบโตเร็วกว่าการส่งออก

เมื่อพิจารณาตั้งแต่เดือนมกราคมถึงตุลาคม จีนมีมูลค่าเกินดุลการค้าสะสมประมาณ 1.04 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ สูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนที่ประมาณ 964,800 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และมีแนวโน้มทำสถิติสูงกว่าปี 2568 ซึ่งมีมูลค่าเกินดุลประมาณ 1.2 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ

ปัจจัยสำคัญที่สนับสนุนการส่งออกจีนคือการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน AI ทั่วโลก ซึ่งทำให้ความต้องการอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์และชิ้นส่วนที่เกี่ยวข้องเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว เช่น เซมิคอนดักเตอร์ แผงวงจรพิมพ์ (PCB) หน่วยความจำ และอุปกรณ์รับส่งสัญญาณแสงสำหรับระบบเครือข่าย การData Center และการขยายระบบประมวลผลข้อมูลของบริษัทเทคโนโลยีขนาดใหญ่จึงเป็นแรงสนับสนุนต่อภาคการผลิตของจีน

นอกจากนี้ สินค้ากลุ่มยานยนต์และเทคโนโลยีสีเขียวยังคงมีบทบาทในการขยายตลาดต่างประเทศ โดยความได้เปรียบด้านกำลังการผลิตและห่วงโซ่อุปทานที่เชื่อมโยงกันอย่างครบวงจรยังช่วยให้จีนรักษาความสามารถในการแข่งขันได้ แม้เงินหยวนมีแนวโน้มแข็งค่าขึ้น ซึ่งตามปกติอาจทำให้สินค้าจีนมีราคาแพงขึ้นเมื่อเทียบกับคู่แข่งสำหรับการนำเข้า การขยายตัวถึงร้อยละ 41.6 สะท้อนถึงความต้องการสินค้าจากต่างประเทศที่เพิ่มขึ้น โดยมีส่วนเกี่ยวข้องกับวัตถุดิบ สินค้าเทคโนโลยี และพลังงานที่จำเป็นต่อภาคอุตสาหกรรม ตัวอย่างเช่น การนำเข้าน้ำมันดิบในเดือนตุลาคมอยู่ที่ 41.94 ล้านตัน หรือเฉลี่ยประมาณ 9.88 ล้านบาร์เรลต่อวัน เพิ่มขึ้นจากเดือนกันยายนร้อยละ 9.4 เมื่อคิดเป็นรายวัน และเป็นระดับสูงสุดนับตั้งแต่เดือนมีนาคม

อย่างไรก็ตาม ปริมาณนำเข้ารวมยังต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน จึงควรระมัดระวังในการตีความตัวเลขการนำเข้าที่เพิ่มขึ้น เพราะมูลค่าการค้าที่สูงขึ้นอาจเกิดจากทั้งปริมาณสินค้าและราคาสินค้าโภคภัณฑ์ ไม่ได้หมายความว่าอุปสงค์ภายในประเทศฟื้นตัวอย่างทั่วถึงในด้านเศรษฐกิจภายในประเทศ จีนยังเผชิญข้อจำกัดจากการบริโภคที่อ่อนแอและภาคการผลิตที่เริ่มมีสัญญาณชะลอตัว โดยยอดค้าปลีกเดือนกันยายนเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 1.1 เมื่อเทียบกับปีก่อน ขณะที่ดัชนีผู้จัดการฝ่ายจัดซื้อภาคการผลิต (PMI) เดือนตุลาคมลดลงมาอยู่ที่ 49.3 จาก 50.1 ในเดือนกันยายน ซึ่งต่ำกว่าระดับ 50 ที่สะท้อนการหดตัวของกิจกรรมภาคการผลิต

ผู้ผลิตจีนจำเป็นต้องพึ่งพาตลาดต่างประเทศเพื่อรักษาระดับการผลิตและระบายสินค้า โดยเฉพาะสินค้าที่มีการแข่งขันด้านราคาสูง สหรัฐฯ และสหภาพยุโรปจึงมี

ความกังวลต่อการเกินดุลการค้าของจีนและผลกระทบต่ออุตสาหกรรมภายในประเทศ ขณะที่มาตรการจำกัดการค้าบางประเภท โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมยานยนต์และเทคโนโลยีสีเขียว อาจทำให้ผู้ส่งออกจีนต้องเร่งส่งมอบสินค้าก่อนมาตรการมีผล หรือปรับเปลี่ยนตลาดปลายทางไปยังประเทศอื่นมากขึ้น

ขณะเดียวกัน ความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างสหรัฐฯ และจีนยังเป็นปัจจัยสำคัญที่ต้องติดตาม หลังทั้งสองประเทศมีการผ่อนคลายความตึงเครียดทางการค้าบางส่วนและขยายระยะเวลาการพักรบทางภาษีออกไป ซึ่งช่วยลดความไม่แน่นอนให้กับผู้ส่งออกจีนในระยะสั้น อย่างไรก็ตาม ประเด็นการค้าและความไม่สมดุลทางการค้ายังคงเป็นหัวข้อสำคัญในการเจรจาระหว่างสองประเทศ หากการเจรจามีความคืบหน้าอาจช่วยสนับสนุนการค้าโลก แต่หากไม่สามารถหาข้อตกลงร่วมกันได้ ก็มีความเสี่ยงที่สหรัฐฯ จะกลับมาใช้มาตรการภาษีหรือข้อจำกัดทางการค้าเพิ่มเติม ซึ่งจะส่งผลต่อทิศทางการส่งออกและห่วงโซ่อุปทานระหว่างประเทศ

สำหรับประเทศไทย การนำเข้าของจีนที่ขยายตัวสูงเป็นโอกาสสำหรับผู้ส่งออกสินค้าวัตถุดิบ สินค้าขั้นกลาง และชิ้นส่วนอุตสาหกรรมที่เชื่อมโยงกับการผลิตสมัยใหม่ เช่น ผลิตภัณฑ์ยาง เคมีภัณฑ์ ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ และวัตถุดิบสำหรับอุตสาหกรรมเทคโนโลยี โดยเฉพาะหากไทยสามารถเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทาน AI และอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ของจีนได้มากขึ้น อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการควรพิจารณาโครงสร้างสินค้านำเข้าของจีนควบคู่กัน เนื่องจากการเติบโตอาจกระจุกตัวอยู่ในกลุ่มพลังงานและวัตถุดิบสำหรับภาคอุตสาหกรรม มากกว่าสินค้าอุปโภคบริโภคทั่วไปในทางกลับกัน

การส่งออกจีนที่ขยายตัวอย่างแข็งแกร่งยังเพิ่มความเสี่ยงด้านการแข่งขันต่อผู้ผลิตไทย ทั้งในตลาดภายในประเทศและตลาดส่งออกสำคัญ โดยเฉพาะสินค้าที่จีนมีกำลังการผลิตสูงและสามารถแข่งขันด้านราคาได้ หากตลาดสหรัฐฯ และยุโรปเพิ่มมาตรการกีดกันสินค้าจีน ก็อาจทำให้ผู้ผลิตจีนหันมาขยายตลาดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มากขึ้น ขณะเดียวกัน การกระจายฐานการผลิตของบริษัทต่างชาติที่ต้องการลดความเสี่ยงจากการพึ่งพาจีนก็เป็นโอกาสให้ไทยดึงดูดการลงทุนในอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ ชิ้นส่วนเทคโนโลยี และกิจการที่เกี่ยวข้องกับ AI ได้ หากสามารถพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและทักษะแรงงานให้รองรับความต้องการของอุตสาหกรรมเหล่านี้

Writer: Jirawat Singtorn; Editor: Kittisak Jinjo

ท้าชนจีน! อินเดียเปิดตัวโครงการหนุนผลิตตู้คอนเทนเนอร์ภายในประเทศ เม็ดเงินกว่าพันล้านดอลลาร์

ด้วยหลายท่าเรือในอินเดียกำลังแออัดอย่างบ้าคลั่งในขณะนี้ รัฐบาลอินเดียจึงมองวิธีการแก้ปัญหาระยะยาวและยังเป็นโอกาสในการก้าวขึ้นมาชิงบทบาทและอำนาจเหนือตลาดขนส่งสินค้าทางทะเล โดยเฉพาะการตัดงัดข้อกับจีนในอุตสาหกรรมการผลิตตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมต้นน้ำที่สำคัญที่สุด



ในสัปดาห์ที่ผ่านมา สื่อท้องถิ่นอินเดียได้รายงานถึงตัวโครงการผลิตตู้คอนเทนเนอร์ โดยอัดฉีดเงินอุดหนุนจากรัฐบาลมากถึงประมาณ 1 พันล้านดอลลาร์ เพื่อดึงดูดการลงทุนจากภาคเอกชนและเร่งการผลิตภายในประเทศ โครงการนี้จะดำเนินตั้งแต่ปีงบประมาณ 2027-28 ไปจนถึง 2039-40 ซึ่งเป็นการกรุยทางไปสู่นโยบายระยะยาวสำหรับบริษัทที่ประสงค์จะลงทุนในการผลิตตู้คอนเทนเนอร์

การเคลื่อนไหวนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ปัญหาการขาดแคลนตู้สินค้าใช้งานภายในประเทศ และเป็นการลดทอนความได้เปรียบทางการแข่งขันโดยตรงของจีนในฐานะศูนย์กลางการผลิตตู้คอนเทนเนอร์อันดับ 1 ของโลกในเวลานี้

เป้าหมายในภาพรวมของโครงการคือการขยายขีดความสามารถในการผลิตตู้คอนเทนเนอร์ของประเทศเป็นประมาณ 750,000 TEU ต่อปี ซึ่งนับว่าเป็นการเพิ่มขึ้นถึงสิบเท่าจากขนาดการผลิตในปัจจุบัน

ตัวโครงการเปิดตัวได้ดูดีพอสมควร อย่างเช่นสายการเดินเรือรองท็อปโลกอย่าง Maersk ได้ลงนามในข้อตกลงกับเอกชนรายหนึ่งในกรุงนิวเดลี เพื่อผลิตตู้คอนเทนเนอร์ล็อตแรกจำนวน 1,000 ตู้ และยังมีรายงานว่าสายเรืออื่นๆก็กำลังอยู่ระหว่างการเจรจาเช่นเดียวกัน

การขาดสมดุลของตู้คอนเทนเนอร์ (Equipment Imbalance) ยังคงเป็นโจทย์ใหญ่ของหลายสายการเดินเรือที่ทำธุรกิจในอินเดีย ซึ่งบีบให้ต้องมีการหมุนเวียนตู้เปล่าครั้งใหญ่จากพื้นที่อื่นเพื่อตอบสนองต่อความต้องการใช้งานที่มากขึ้น จากการส่งออกที่เติบโตขึ้น ซึ่งทำให้มีต้นทุนเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

รวมไปถึงตู้สินค้า Transshipment ที่มีอุปสงค์เติบโตสูงขึ้นอย่างมาจากเหตุการณ์ในตะวันออกกลาง สร้างความซับซ้อนให้กับบริหารจัดการตู้สินค้าและการปฏิบัติงานในท่าเรือ นำมาสู่ปัญหาท่าเรือแออัดอย่างบ้าคลั่งในขณะนี้

ย้อนกลับมามองที่ประเทศไทย ความจริงแล้วในบ้านเรามีความพยายามผลักดันอุตสาหกรรมนี้มาตลอดเพื่อลดการพึ่งพาต่างประเทศ โดยเฉพาะทุกครั้งที่ต้องเผชิญวิกฤตตู้คอนเทนเนอร์ขาดแคลน (Container Shortage)

แต่กลับไม่เคยมีโครงการลงทุนจากภาครัฐหรือเอกชนรายใหญ่ที่ประสบความสำเร็จในการตั้งสายการผลิตตู้คอนเทนเนอร์แบบครบวงจรอย่างจริงจัง เนื่องจากโครงสร้างเศรษฐกิจและ Supply Chain ไม่เอื้ออำนวย

กล่าวคือบ้านเรายังคงขาดแคลนอุตสาหกรรมต้นน้ำ หรือเหล็กเกรดพิเศษที่ต้องใช้ในการผลิตตู้คอนเทนเนอร์ในปริมาณที่มากพอและต้นทุนที่ถูกพอให้แข่งขันได้ ซึ่งถ้าหากต้องนำเข้าวัตถุดิบหลักร้อยเปอร์เซ็นต์ ต้นทุน

การผลิตตู้ในไทยจะสูงกว่าประเทศผู้ผลิตรายใหญ่จนสู้ไม่ได้ไปโดยปริยาย

ที่สำคัญคือการผูกขาดตลาดโลกโดยประเทศจีนที่สามารถผลิตได้ล็อตใหญ่กว่ามาก สร้าง Economies of Scale และสามารถกดต้นทุนผลิตต่อหน่วยให้ถูกที่สุด โดยปัจจุบันจีนครองส่วนแบ่งการผลิตตู้คอนเทนเนอร์ของโลกสูงถึงกว่า 85–90%

นอกจากนี้บ้านเราจะยังเสี่ยงเกิดปัญหาตู้เปล่าล้นจากความไม่สมดุลของการค้า ด้วยธรรมชาติของเศรษฐกิจบ้านเราที่เป็นประเทศที่ส่งออกมากกว่านำเข้าแต่ในขณะเดียวกันปริมาณการส่งออกก็มีอยู่อย่างจำกัด ต่อให้บ้านเราสามารถผลิตตู้สินค้าราคาถูกได้เอง แต่ก็เสี่ยงจะเจอปัญหาตู้เปล่าล้นท่าเรือ จากการที่ไม่มีปริมาณสินค้ารองรับ

แตกต่างกันไปสำหรับอินเดีย ที่โอกาสสำเร็จมีสูงกว่าไทย รวมถึงสูงกว่าหลายๆประเทศ

หากนับแค่เฉพาะตลาดภายในประเทศที่ใหญ่มากแล้ว รองรับปริมาณการผลิตตู้สินค้าได้สบายๆ มากพอให้สายการผลิตอยู่รอดได้ และยังมีผู้ประกอบการภาคเอกชนอยู่แล้วหลายราย

แม้ในช่วงแรกจะไม่สามารถแข่งขันด้านราคากับตู้จากจีนในตลาดโลกได้ทั้งหมดก็ตาม แต่การผลักดันของอินเดียการหนุนหลังด้วยเม็ดเงินก้อนโตและมาตรการกีดกันและส่งเสริมผู้ประกอบการเอกชนที่ชัดเจน

ถือว่าทำให้อินเดียกลายเป็นผู้เล่นหน้าใหม่ในอุตสาหกรรมการผลิตตู้คอนเทนเนอร์ที่น่าสนใจไม่น้อยเลยทีเดียว

Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo



บทความพิเศษ - Thai versus Vietnam – EU FTA
เมื่อภูมิภาคต่างต้องรอด ช็อตต่อช็อต (ถึงมาช้า แต่มาก็มานะ)

FTA ไทย–สหภาพยุโรปไม่ใช่เพียงการลดภาษี แต่เป็นการแข่งขันเพื่อรักษาฐานการผลิต ห่วงโซ่อุปทาน และสถานะผู้ขายระยะยาวในตลาดกำลังซื้อสูง ปัจจุบันเวียดนามได้เปรียบไทยจาก EVFTA ซึ่งใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2563 และจะทยอยยกเลิกภาษีสินค้าจากเวียดนามเกือบทั้งหมดภายในปี 2570 ขณะที่สินค้าไทยยังเสียภาษีภายใต้อัตราปกติของอียูและไม่ได้รับ GSP มาตั้งแต่ปี 2558

อ่านเพิ่มเติม **“Thai versus Vietnam – EU FTA”** **คลิกที่นี่**

ตารางสรุปดัชนีอัตราค่าระวาง
Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Description	UNIT	Previous Index 30 October 2026	Current Index 6 November 2026
Comprehensive Index		3687.35	3633.45
Europe (Base port)	TEU	2370	2325
Europe (Base port)	FEU	3587	3479
Mediterranean (Base port)	TEU	3350	3393
Mediterranean (Base port)	FEU	4318	4366
USWC (Base port)	FEU	7479	7381
USEC (Base port)	FEU	10199	9857
South America (Santos)	TEU	4371	4034
South America (Santos)	FEU	4644	4258
Central/South America WC (Manzanillo)	TEU	5847	5372
Central/South America WC (Manzanillo)	FEU	6253	5785
East/West Africa (Lagos)	TEU	4411	4444
South Africa (Durban)	TEU	4768	5168
East Africa (Mombasa)	TEU	3617	3811
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	TEU	6533	6562
India and Pakistan 20ft (Nhava Sheva)	TEU	3173	3073
Australia/New Zealand (Melbourne)	TEU	2526	2455
Southeast Asia (Singapore)	TEU	1164	1159
West Japan (Base port)	TEU	328	328
East Japan (Base port)	TEU	335	332
Korea (Pusan)	TEU	351	323

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