

# คำระวางเรือ

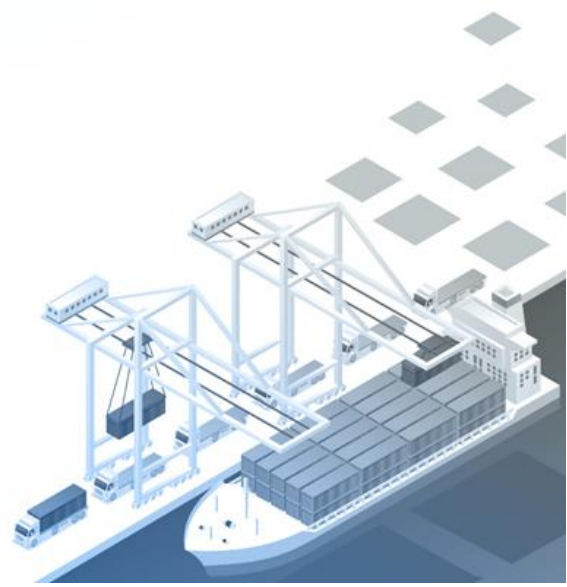
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล  
สัปดาห์ที่

# 37

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย  
Thai National Shippers' Council



[www.tnsc.com](http://www.tnsc.com)



# TNSC Weekly Briefing (18 September 2026)

## Thai Bath Rate



**USD**  
33.30



**EUR**  
38.43



**GBP**  
44.87



**AUD**  
23.73



**CNY**  
4.96



**JPY**  
0.21

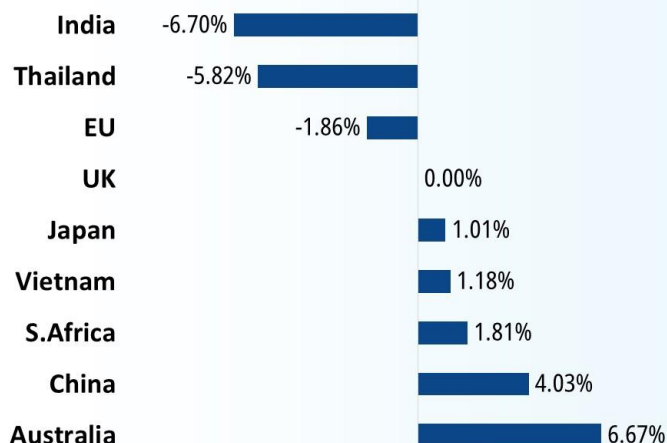


**INR**  
0.35



**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 |
|-----------|-----------------|------------------|---------------|--------------|
| 12-Sep-25 | Aug 26          | Jul 26 - Aug 26  | 4-Sep-26      | 11-Sep-26    |
| 1398.11   | 3387.63         | 3191.12          | 3590.05       | 3662.18      |

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



**Gold : 4335-4474 USD/Ounces**

Gold Price (Jan 2019 - Sep 2026)



**Fed จ่อขึ้นดอกเบี้ยสวนแรงกดดันเงินเฟ้อและพลังงาน**

อ่านต่อหน้า 13



**เส้นทางเดินเรือขั้วโลกเหนือ ความเป็นไปได้หรือฝันที่ไกลเกินจริง ?**

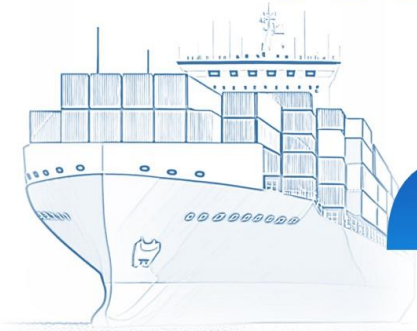
อ่านต่อหน้า 15



**จับตาดอลลาร์ผันผวน สงคราม คลัง เฟด กระทบหนักแล้ว - ความเสี่ยงผู้ส่งออกไทย**

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 และมงรางวัลให้โดยศุภชัยคลังโครงการเสรี
- (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<br>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)     | 2,250       | 3,600       | ISOCC                                                             | Included |         |                               |
|                                   |             |             | LSS                                                               | Included |         |                               |
|                                   |             |             | EUIS                                                              | 75 €     | 150 €   |                               |
|                                   |             |             | 20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD                               |          |         |                               |
| Thailand - US West Coast          | 6,700       | 8,200       | All - In                                                          |          |         |                               |
| Thailand - US East Coast          | 9,600       | 12,000      | 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

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   |

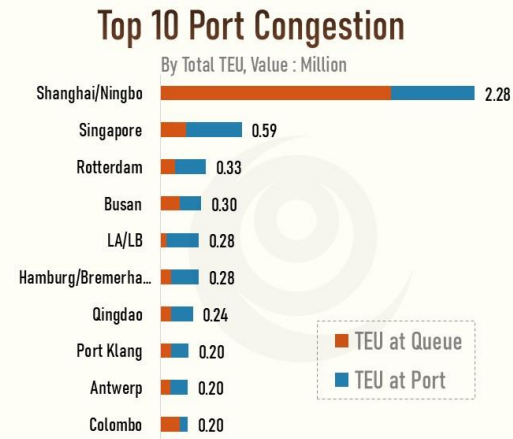
หน่วย : ดอลลาร์สหรัฐ (USD)

เนื่องจากในปัจจุบัน ตลาดตะวันออกกลางกำลังเผชิญหน้ากับความท้าทายรอบด้าน จากสถานการณ์ทางการเมืองในภูมิภาคที่ยังคงมีความไม่แน่นอนสูง ซึ่งส่งผลกระทบต่อระบบการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีที่ช่องแคบฮอร์มุซยังคงถูกปิดตายอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับอัตราค่าระวางเรือในเส้นทางทะเลแดงที่ยังคงทรงตัวอยู่ในระดับสูง ส่งผลให้ผู้ส่งออกต้องประสบความยากลำบากอย่างยิ่งในการจัดหาตู้สินค้าและเรือขนส่งในการกระจายสินค้าไปยังภูมิภาคตะวันออกกลาง ซึ่งยืดเยื้อมาราว 5 เดือน

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

หมายเหตุ :

- 1) อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษที่ปรากฏขึ้นอยู่กับเส้นทางและผู้ให้บริการหรือสายเรือ
- 2) อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษรวมไปถึงอัตราค่าระวางอาจมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วจากสถานการณ์ โปรดติดตามกับผู้ให้บริการหรือสายเรืออย่างใกล้ชิด

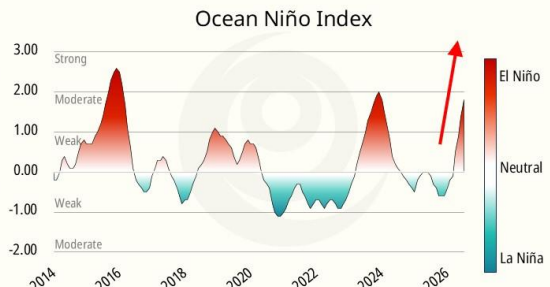
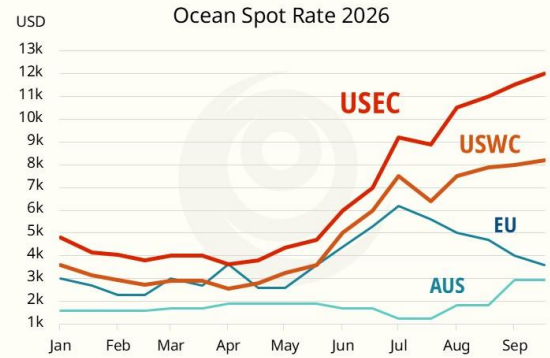
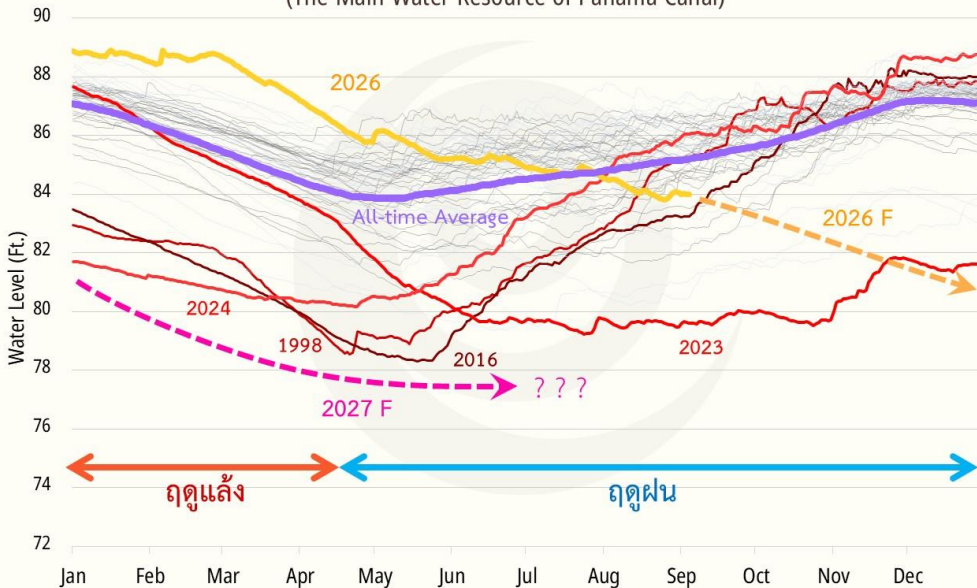


## Export Zip

A quick export track & update for your coffee time

### Gatun Lake Water Level History (1965 - 2026)

(The Main Water Resource of Panama Canal)



### Supply Chain | IMF - Strait of Hormuz - Number of Ships & Ship Tonnage

MacroMicro.me | TNSC



### IMF - Bab el-Mandeb Strait - Daily Transit Calls & Transit Trade Volume

MacroMicro.me | TNSC



สถานการณ์การเดินเรือสินค้าในภูมิภาคตะวันออกกลางยังคงเป็นปัญหาใหญ่ และมีอิทธิพลต่อตลาดอย่างมีนัยสำคัญ แม้ยังมีเรือสินค้าผ่านทางอ้อมเล็กน้อยในช่วงที่ผ่านมาทั้งในช่องแคบ Hormuz และในช่องแคบ Bab-el-Mandeb แต่ขั้วต่อทางไกลกับสถานการณ์ปกติอยู่พอสมควร

ระดับน้ำใน Gatun Lake ซึ่งเป็นหัวใจของทรัพยากรน้ำในการปฏิบัติการของคลองปานามา ได้ลดระดับลงต่อเนื่อง เกินกว่าค่าเฉลี่ย (All-time Average) แม้จะอยู่ในช่วงหน้าฝนก็ตาม เสี่ยงเกิดเป็นวิกฤติคองขวดในเส้นทางสำคัญที่เชื่อมโยงระหว่างเอเชียและตลาดสหรัฐอเมริกา โดยเฉพาะในฝั่งตะวันออก และที่สำคัญคือในขณะนี้ยังไม่ชัดเจนที่สถานการณ์เลวร้ายที่สุด โดยในปัจจุบันเป็นเพียงแค่ "หน้าฝนที่น้ำน้อยกว่าปกติ" เท่านั้น ก่อนที่ฤดูการน้ำแล้งที่จะเป็นภัยในอีกระดับจะมาถึงในช่วงต้นปีหน้า และมีการพยากรณ์ว่าสถานการณ์น้ำอาจรุนแรงกว่าเมื่อปี 2023/24 ซึ่งเป็นหนึ่งในปีที่สถานการณ์รุนแรงที่สุดเป็นประวัติการณ์จากอิทธิพลของ Super El Niño ที่กำลังได้ระดับความรุนแรงขึ้นอย่างต่อเนื่อง



ปรับลดระดับการกั้นน้ำลึก (Draft) ของเรือจากปกติ 50 ฟุต เหลือ 48 ฟุต สำหรับ Neopanamax Locks ซึ่งเป็นช่องเดินเรือที่ใหญ่ที่สุด

คิดเป็นปริมาณตู้สินค้าที่เรือสินค้าหนึ่งลำสามารถบรรทุกได้ลดลงไปราว 600 TEU ต่อลำ หรือลดลงไปราว 3.4 % ของเรือขนาด Neopanamax

ปรับลดโควตาการสัญจรผ่านคลองลงเหลือ 32 เที่ยวต่อวัน จากเดือนก่อนหน้าที่ 34 เที่ยว โดยในสถานการณ์ปกติสามารถรองรับได้ 36 เที่ยวต่อวัน



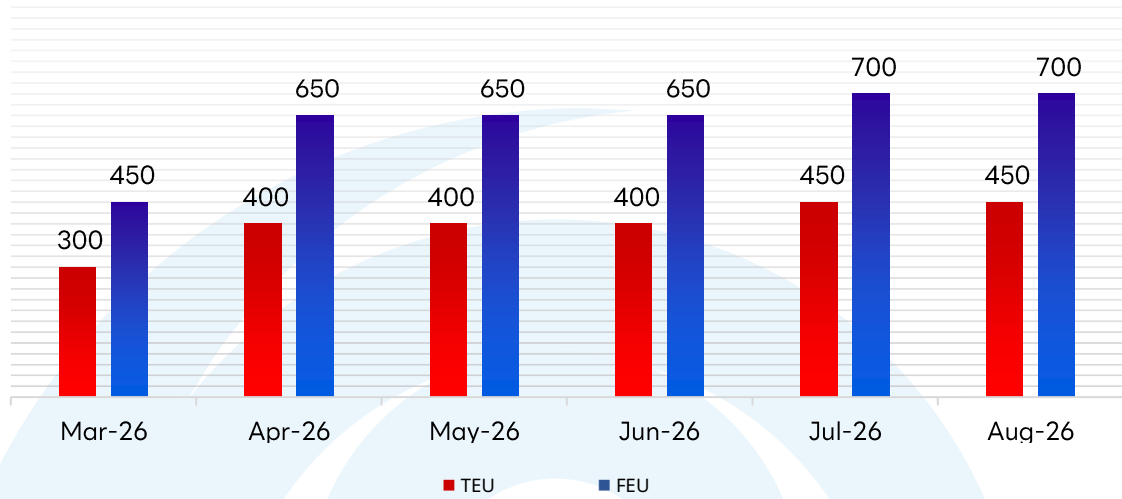
ระยะเวลาการรอคิวของเรือสินค้าในการเข้า Locks จากปกติไม่เกิน 1-2 วัน เพิ่มขึ้นเป็นอย่างน้อย 4-6 วัน และอาจสูงถึง 8 วัน

เริ่มมีการเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษ (Surcharge) ต่อ TEU จากเจ้าของสินค้า เริ่มต้นที่ 100 USD และอาจเพิ่มขึ้นอีกตามสถานการณ์

เรือสินค้าบางส่วนหันไปเล่นอ้อมโลกอีกฝั่งทางทิศตะวันตก เพื่อไปยังปลายทางเดิม เพื่อบรรเทาการเดินทางขึ้นอีก 10 ถึง 12 วัน

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

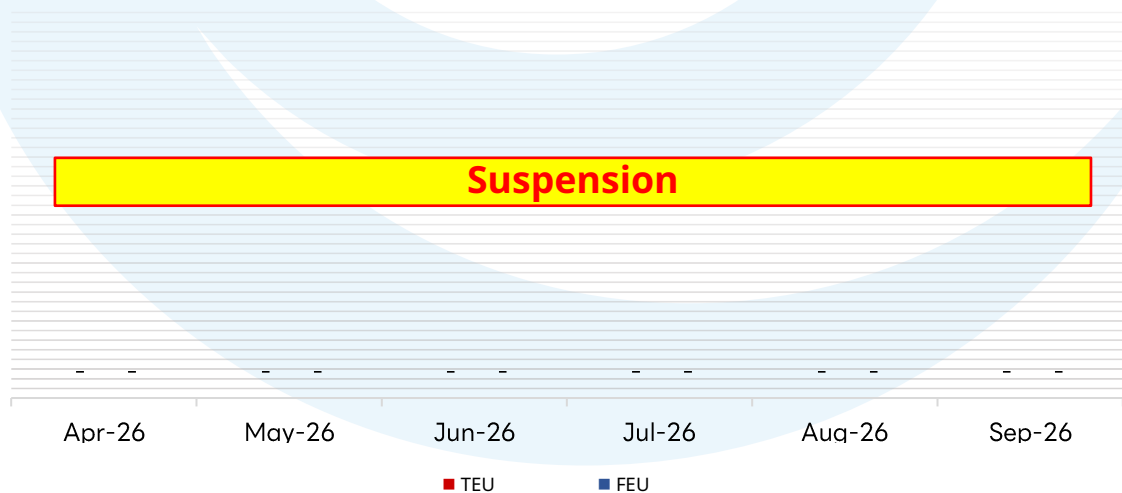
**Japan**



|                             | 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**

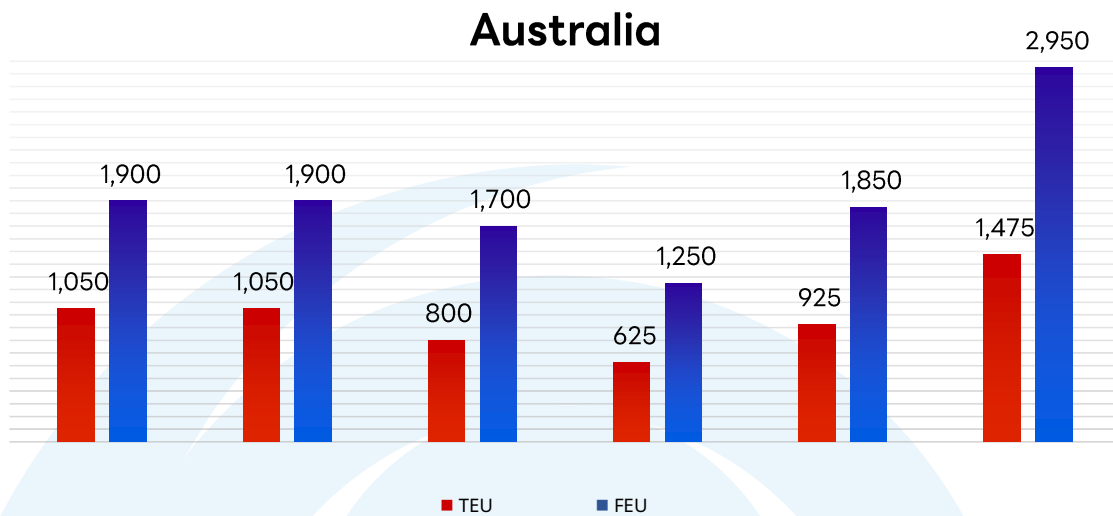
**Jebel-Ali**



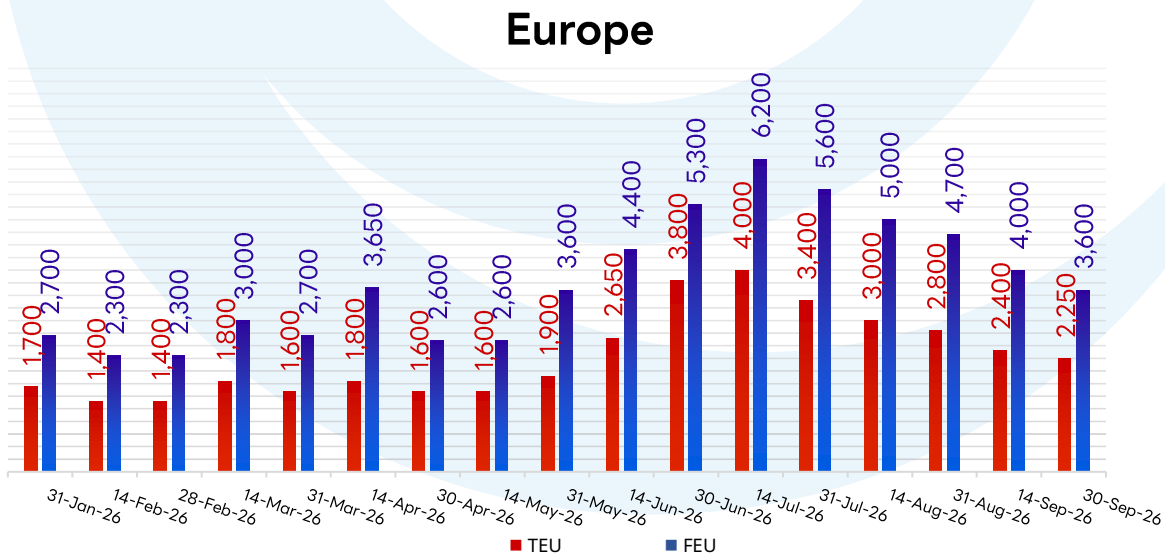
|                             | APR-26 | MAY-26 | JUN-26 | JUL-26 | AUG-26 | SEP-26 |
|-----------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Low Sulphur Surcharge / TEU | -      | -      | -      | -      | -      | -      |
| Low Sulphur Surcharge / FEU | -      | -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

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**

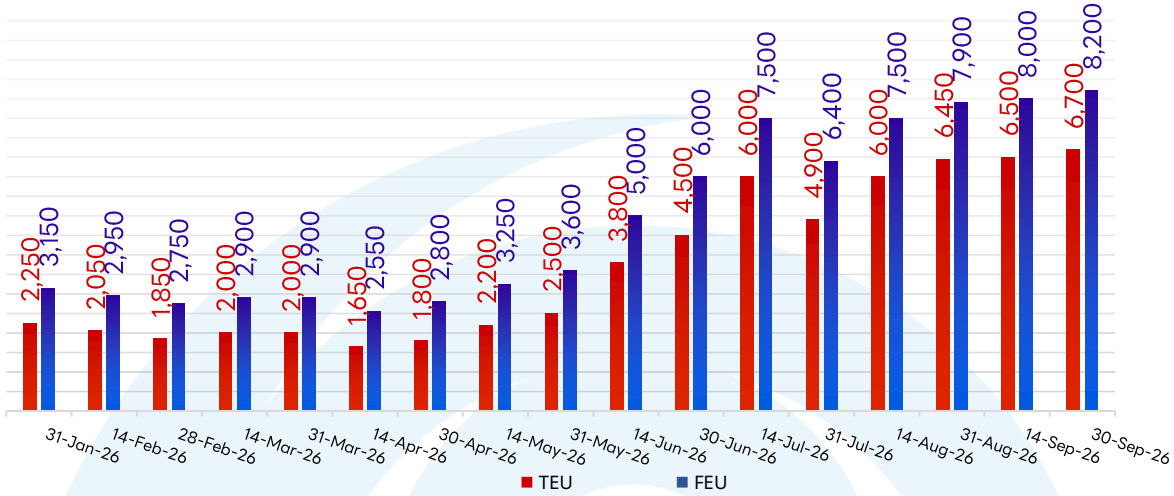


|                               | APR-26 | MAY-26 | JUN-26 | JUL-26 | AUG-26 | SEP-26 |
|-------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| EU Innovation Surcharge / TEU | 75 €   | 75 €   | 75 €   | 75 €   | 75 €   | 75 €   |
| EU Innovation Surcharge / FEU | 150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

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

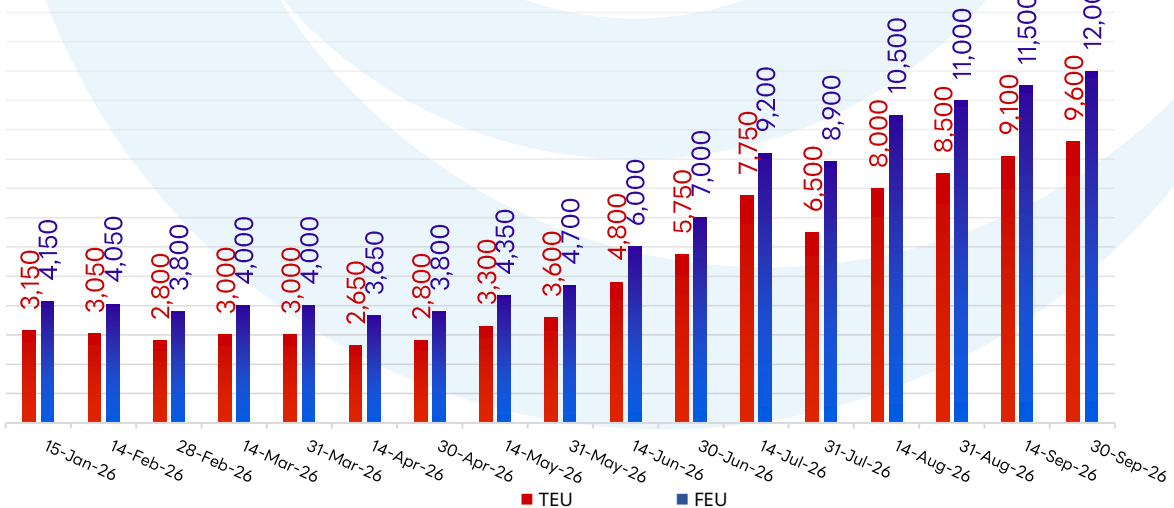
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต**  
**ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 8 เดือนล่าสุด**

**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

## 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 **14 SEP 26,**

| Port / Zone |                 | NSQ | NSP | TEU.Q   | TEU.P  | Q2P Ratio |
|-------------|-----------------|-----|-----|---------|--------|-----------|
| FE Asia     | Shanghai/Ningbo | 223 | 104 | 1343810 | 651512 | 2.06      |
|             | Qingdao         | 20  | 23  | 93370   | 117183 | 0.80      |
|             | Nagoya          | 8   | 7   | 15989   | 15280  | 1.05      |
|             | Busan           | 26  | 47  | 97867   | 264727 | 0.37      |
|             | Incheon         | 1   | 9   | 666     | 12523  | 0.05      |
|             | Hong Kong       | 16  | 19  | 42783   | 85227  | 0.50      |
|             | Kaohsiung       | 6   | 19  | 23153   | 70907  | 0.33      |
| ME & ISC    | Jeddah          | 7   | 4   | 8413    | 30058  | 0.28      |
|             | Jebel Ali       | 10  | 7   | 5613    | 13758  | 0.41      |
|             | Mundra          | 7   | 7   | 47188   | 65315  | 0.72      |
|             | Mumbai          | 20  | 0   | 84255   | 0      | n/a       |
|             | Nhava Sheva     | 4   | 8   | 24868   | 49933  | 0.50      |
|             | Colombo         | 22  | 15  | 115689  | 75688  | 1.53      |
| SAF         | Port Elizabeth  | 2   | 1   | 10948   | 5908   | 1.85      |
|             | Durban          | 9   | 11  | 64444   | 49258  | 1.31      |
| AU & NZ     | Sydney          | 0   | 1   | 0       | 3609   | 0.00      |
|             | Melbourne       | 1   | 6   | 6917    | 29578  | 0.23      |
|             | Brisbane        | 1   | 3   | 1114    | 13245  | 0.08      |
|             | Tauranga        | 2   | 2   | 4091    | 10331  | 0.40      |
| EU          | Hamburg         | 6   | 27  | 49766   | 231023 | 0.22      |
|             | Rotterdam       | 9   | 32  | 80108   | 168385 | 0.48      |
|             | Antwerp         | 12  | 17  | 75694   | 125127 | 0.60      |
|             | Valencia        | 14  | 10  | 55604   | 81427  | 0.68      |
|             | Barcelona       | 3   | 4   | 14346   | 22022  | 0.65      |
| USWC        | LA/LB           | 8   | 23  | 57371   | 229582 | 0.25      |
|             | Puget Sound *   | 3   | 6   | 24619   | 45292  | 0.54      |
|             | Oakland         | 0   | 5   | 0       | 47772  | n/a       |
| USEC        | New York        | 3   | 5   | 16469   | 50094  | 0.33      |
|             | Norfolk         | 1   | 4   | 8598    | 37452  | 0.23      |
|             | Savannah        | 6   | 6   | 49872   | 60573  | 0.82      |
|             | Charleston      | 2   | 4   | 16041   | 33455  | 0.48      |
| SEA         | Bangkok         | 3   | 7   | 3396    | 7087   | 0.48      |
|             | Laem Chabang    | 6   | 16  | 13507   | 60708  | 0.22      |
|             | Singapore       | 37  | 65  | 396942  | 437598 | 0.91      |

| <i>Port / Zone</i> | <i>NSQ</i> | <i>NSP</i> | <i>TEU.Q</i> | <i>TEU.P</i> | <i>Q2P Ratio</i> |
|--------------------|------------|------------|--------------|--------------|------------------|
| Tanjung Pelepas    | 3          | 10         | 15407        | 81784        | 0.19             |
| Port Klang         | 16         | 27         | 38927        | 99598        | 0.39             |
| Jakarta            | 8          | 27         | 8204         | 40787        | 0.20             |
| Manila             | 32         | 16         | 42661        | 25181        | 1.69             |
| Haiphong           | 7          | 9          | 30163        | 33290        | 0.91             |
| Ho Chi Minh        | 10         | 4          | 19490        | 24248        | 0.80             |

ข้อมูลอาจมีการผิดพลาด

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

## Fed จ่อขึ้นดอกเบี้ยสวนแรงกดดันเงินเฟ้อและพลังงาน

ธนาคารกลางสหรัฐฯ (Fed) กำลังเผชิญโจทย์สำคัญในการประชุมนโยบายการเงินวันที่ 16 กันยายน 2569 โดยตลาดคาดการณ์อย่างกว้างขวางว่า Fed จะปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ย 0.25 จุด หลังจากไม่ได้ขึ้นดอกเบี้ยมานานกว่า 3 ปี ขณะที่ประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ เรียกร้องให้ Fed ลดดอกเบี้ยเพื่อช่วยลดต้นทุนการกู้ยืมของภาคธุรกิจและประชาชน อย่างไรก็ตาม แรงกดดันด้านเงินเฟ้อที่ยังอยู่ในระดับสูงทำให้การผ่อนคลายนโยบายการเงินทำได้ยากขึ้น

สินค้านำเข้าจากมาตรการภาษี ยิ่งทำให้ความเสี่ยงที่เงินเฟ้อจะชะลอตัวลงช้ากว่าที่คาดเพิ่มขึ้น

ประเด็นที่น่าสนใจคือ การขึ้นดอกเบี้ยครั้งนี้ไม่ได้เกิดขึ้นในภาวะเศรษฐกิจร้อนแรงเพียงอย่างเดียว แต่เกิดขึ้นท่ามกลางความไม่แน่นอนด้านการเติบโต หาก Fed ขึ้นดอกเบี้ย ต้นทุนการกู้ยืมของครัวเรือนและธุรกิจจะสูงขึ้น ซึ่งช่วยลดแรงกดดันด้านอุปสงค์และเงินเฟ้อ แต่ในอีกด้านหนึ่งก็อาจชะลอการลงทุน การบริโภค และตลาดที่อยู่อาศัย โดยเฉพาะหากเศรษฐกิจเริ่มได้รับผลกระทบจาก



ปัจจัยสำคัญคือเงินเฟ้อสหรัฐฯ ยังสูงกว่าเป้าหมาย 2% ของ Fed โดยข้อมูลเดือนสิงหาคมพบว่าเงินเฟ้อทั่วไปอยู่ที่ 3.4% ขณะที่เงินเฟ้อพื้นฐานปรับเพิ่มขึ้นจากเดือนก่อน สะท้อนว่าแรงกดดันด้านราคาไม่ได้มาจากราคาพลังงานเพียงอย่างเดียว ขณะเดียวกันราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้นจากความขัดแย้งในตะวันออกกลางและต้นทุน

ต้นทุนพลังงานและความไม่แน่นอนทางการค้าอยู่แล้ว

อีกโจทย์สำคัญคือเงินเฟ้อในปัจจุบันบางส่วนเกิดจากปัจจัยที่ Fed ควบคุมได้จำกัด เช่น ราคาน้ำมันจากสงครามในตะวันออกกลาง และต้นทุนสินค้านำเข้าจากภาษีการค้า การขึ้นดอกเบี้ยจึงไม่สามารถเพิ่มปริมาณน้ำมันหรือแก้ปัญหาห่วงโซ่อุปทานได้โดยตรง แต่มีบทบาทในการ

ควบคุมไม่ให้แรงกดดันด้านต้นทุนแพร่กระจายไปสู่ค่าจ้าง  
ความคาดหวังเงินเฟ้อ และราคาสินค้าในวงกว้าง

ขณะเดียวกัน การตัดสินใจของ Fed ยังมีความสำคัญต่อ ความน่าเชื่อถือและความเป็นอิสระของ  
ธนาคารกลาง เนื่องจากประธานาธิบดีทรัมป์เรียกร้องให้ลด  
ดอกเบี้ยอย่างต่อเนื่อง ขณะที่ประธาน Fed เควิน วอร์ช  
แสดงจุดยืนว่าการควบคุมเงินเฟ้อยังไม่บรรลุเป้าหมาย  
การตัดสินใจจึงไม่ได้ส่งผลเฉพาะต่อต้นทุนทางการเงิน แต่  
ยังเป็นสัญญาณต่อตลาดว่า Fed จะให้น้ำหนักกับข้อมูล  
เศรษฐกิจและเป้าหมายเงินเฟ้ออย่างไร

สำหรับตลาดการเงินโลก ทิศทางดอกเบี้ยสหรัฐฯ  
มีผลโดยตรงต่อค่าเงินดอลลาร์และกระแสเงินทุน หาก  
Fed เดินหน้าขึ้นดอกเบี้ย ขณะที่ประเทศอื่นยังผ่อนคลายนโยบาย  
ส่วนต่างผลตอบแทนอาจดึงดูดเงินทุนเข้า  
สินทรัพย์สหรัฐฯ และเพิ่มแรงกดดันต่อสกุลเงินของ  
ประเทศตลาดเกิดใหม่ แต่ในปัจจุบันสถานการณ์มีความ  
ซับซ้อนมากขึ้น เพราะ BOJ ก็มีแนวโน้มปรับขึ้นดอกเบี้ย  
เช่นกัน ทำให้ทิศทางเงินทุนระหว่างสหรัฐฯ ญี่ปุ่น และตลาด  
เอเซียอาจเปลี่ยนแปลงพร้อมกัน

สำหรับประเทศไทย ผลกระทบสำคัญจะอยู่ที่ เงิน  
บาท ต้นทุนทางการเงิน และการส่งออก หากดอลลาร์แข็ง  
ค่าจากส่วนต่างดอกเบี้ยที่เพิ่มขึ้น อาจช่วยลดแรงกดดัน  
ต่อผู้ส่งออกไทยในด้านรายได้เมื่อแปลงกลับเป็นเงินบาท  
แต่ในอีกด้านหนึ่ง เงินทุนเคลื่อนย้ายและตลาดการเงินไทย  
อาจมีความผันผวนมากขึ้น ขณะที่ต้นทุนการกู้ยืมในระดับ  
โลกที่สูงขึ้นอาจกระทบต่อการลงทุนและการขยายธุรกิจ

ในการการค้า หากดอกเบี้ยสหรัฐฯ สูงขึ้นและ  
เศรษฐกิจชะลอตัว ความต้องการนำเข้าสินค้าอาจลดลง ซึ่ง  
เป็นความเสี่ยงต่อประเทศที่พึ่งพาตลาดสหรัฐฯ รวมถึงไทย  
โดยเฉพาะสินค้าที่มีความอ่อนไหวต่อกำลังซื้อของผู้บริโภค  
ขณะเดียวกัน หากเศรษฐกิจสหรัฐฯ ยังสามารถขยายตัวได้  
แม้ภายใต้ดอกเบี้ยสูง ผลกระทบต่อการส่งออกจะขึ้นอยู่กับ  
ว่าภาคธุรกิจและผู้บริโภคสหรัฐฯ สามารถรับการกระตุ้นที่  
สูงขึ้นได้มากเพียงใด

เมื่อพิจารณาร่วมกับทิศทางของ BOJ จะเห็นว่า  
เศรษฐกิจโลกกำลังเปลี่ยนจากสภาพแวดล้อมที่ธนาคาร  
กลางหลายแห่งใช้นโยบายดอกเบี้ยต่ำเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจ  
ไปสู่ช่วงที่ต้องให้ความสำคัญกับการควบคุมเงินเฟ้อและ  
ความเสี่ยงด้านต้นทุนมากขึ้น โดยเฉพาะเมื่อราคาพลังงาน  
และความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ยังเป็นปัจจัยที่สร้างแรง  
กดดันต่อเศรษฐกิจ

ดังนั้น สิ่งที่ตลาดต้องติดตามไม่ได้มีเพียงว่า Fed  
จะขึ้นดอกเบี้ยหรือไม่ แต่คือ Fed จะส่งสัญญาณอย่างไร  
ต่อทิศทางดอกเบี้ยหลังจากนี้ หากเงินเฟ้อยังคงสูง อัตรา  
ดอกเบี้ยอาจต้องอยู่ในระดับสูงนานกว่าที่ภาคธุรกิจคาด  
แต่หากเศรษฐกิจและตลาดแรงงานเริ่มชะลอตัวอย่าง  
ชัดเจน Fed ก็จะต้องสร้างสมดุลระหว่างการควบคุมเงิน  
เฟ้อกับการรักษาการเติบโต ซึ่งทิศทางดังกล่าวจะมีผลต่อ  
ค่าเงิน กระแสเงินทุน ราคาสินค้าโภคภัณฑ์ และการค้าโลก  
รวมถึงเศรษฐกิจไทยในระยะต่อไป

*Writer: Jirawat Singtorn; Editor: Kittisak Jinjo*

## เส้นทางเดินเรือขั้วโลกเหนือ ความเป็นไปได้หรือฝันที่ไกลเกินจริง ?

กระทรวงมหาสมุทรและการประมงของเกาหลีใต้ (Ministry of Oceans and Fisheries - MOF) กำลังประสบปัญหาในการดึงดูดผู้ต่อเรือภายในประเทศให้ต่อเรือบรรทุกสินค้าสมรรถนะสูงที่สามารถเดินเรือผ่านน้ำแข็งได้ (Ice-Class Container Ships) แม้จะมีการเสนอเงินอุดหนุนจากรัฐสูงถึง 8 ล้าน USD ก็ตาม

โดยอุตสาหกรรมการต่อเรือ ถือเป็นอุตสาหกรรมต้นน้ำและเป็นรากฐานสำคัญของตลาดการขนส่งสินค้าทางทะเลที่เกาหลีใต้เองก็มีความพร้อมในอุตสาหกรรมทั้งในด้านทรัพยากร แรงงาน และเทคโนโลยี แม้สัดส่วนถือครองตลาดจะถูกจีนแซงไปไกลในช่วง 30 ปีหลัง จึงเป็นหนึ่งในเหตุที่รัฐบาลเกาหลีใต้ศึกษาความเป็นไปได้ของเส้นทาง NSR อย่างจริงจัง

นอกจากนี้ อีกเป้าหมายของรัฐบาลเกาหลีใต้คือการเปิดให้บริการสำหรับสินค้าภายในประเทศอย่างเต็มรูปแบบภายในปี 2030 ตามรอบจีนที่นำหน้าไปไกลระดับหนึ่ง โดยมีการทดลองเส้นทางเดินเรือนี้ไปหลายเที่ยวในช่วงหนึ่งถึงสองปีที่ผ่านมา

ตอกย้ำให้เห็นถึงความนิยมของเส้นทาง NSR ที่เป็นที่พูดถึงมากขึ้นเรื่อยๆ ในช่วงหลายปีมานี้ นับตั้งแต่เกิดการโจมตีเรือสินค้าในทะเลแดงเมื่อปลายปี 2023 ที่นอกเหนือจะเป็นเส้นทางหลักเสี่ยงความเสี่ยงจากภัยสงครามและความแออัดในหลายท่าเรือระหว่างทาง ยังช่วยย่นระยะทางการเดินเรือสินค้าได้ลงไปถึง 10-15 วัน

ดังนั้นเมื่อเดือนสิงหาคมที่ผ่านมา Panstar Line สัญชาติเกาหลีใต้ จึงได้เริ่มทดลองเดินเรือจาก Pusan ไปยัง Rotterdam ด้วยเรือขนาด 2,758 TEU

อย่างไรก็ตาม ด้วยปัจจัยลบหลายด้าน ตั้งแต่ความยากลำบากในการเดินเรือ ปริมาณสินค้าที่น้อยเกินไป และต้นทุนการต่อเรือ Ice-Class ที่สูงกว่าเรือคอนเทนเนอร์ธรรมดา ทำให้ภาคเอกชนไม่มั่นใจในความเป็นไปได้มากนัก

ทางด้าน MOF เองก็ได้เปิดโอกาสให้เอกชนร่วมลงทุนตั้งแต่เดือนมีนาคมถึงเดือนมิถุนายน แต่กลับไร้แววเอกชนสนใจเข้าร่วมแม้จะมีงบประมาณสนับสนุนรวมแล้วประมาณ 8 ล้าน USD ก็ตาม จนต้องขยายระยะเวลาไปถึงช่วงสิ้นเดือนกันยายน แต่ก็ยังไม่พบรายงานเอกชนสนใจร่วมลงทุนอยู่ดี

โดยเฉพาะเมื่อมีรายงานว่า เทียวเรือทดลองของเกาหลีใต้ในเดือนสิงหาคมนั้นมีสินค้าแค่เพียง 737 TEU จากระวางเต็มที่ 2,758 TEU หรือแค่ 26.7% ไม่ถึง



นโยบายดังกล่าวมีเพื่อสนับสนุนผู้ต่อเรือภายในประเทศ ตลอดจนกลุ่มสายการเดินเรือ โดยหวังว่าจะเปิดให้บริการเส้นทางเดินเรือประจำผ่านเส้นทางเดินเรือขั้วโลกเหนือ หรือเรียกอย่างเป็นทางการว่า Northern Sea Route - NSR อันเป็นการเชื่อมโยงระหว่างเอเชียตะวันออกกับยุโรปเหนือ ซึ่งมีแรงผลักดันสำคัญมาจากเส้นทางเก่าแก่อย่างเส้นทางทะเลแดงที่มีปัญหาตลอดในช่วงสามปีที่ผ่านมา

เป้าหมายที่กำหนดไว้ครั้งหนึ่งของระวางเรือ แม้ว่าจะทำการเจรจาขายระวางอย่างกว้างขวางกับบรรดาผู้ส่งออกและบริษัท 3PL แล้วก็ตาม

ในขณะเดียวกัน แม้ยังคงไม่มีการกลับมาเดินเรือในเส้นทางทะเลแดงดั้งเดิม 100% และสถานการณ์ระหว่างซาอุดีอาระเบียและกลุ่มติดอาวุธฮูตีก็ยังคงตึงเครียด แต่ในช่วงไตรมาสที่ผ่านมาการเดินทางเรือสินค้าในเส้นทางเก่าแก่นี้ก็กลับดูมีความหวังที่สุดในรอบหลายปี

ยิ่งไปกว่านั้นการเคลื่อนไหวของสายเรือยักษ์ใหญ่ระดับโลกยังให้ความหวังว่าจะมีการกลับมาฟื้นฟู

เส้นทางทะเลแดงให้กลับมาเป็นปกติภายในสิ้นปีนี้หรือต้นปีหน้าหากไม่เกิดเหตุการณ์เหนือคาดใดๆอีก

MOF อาจต้องทบทวนถึงความเป็นไปได้ของเส้นทาง NSR ใหม่อีกครั้ง การที่มีดีเพียงแค่การย่นระยะเวลา Transit Time จะตอบโจทย์ตลาดได้จริงหรือไม่เมื่อโลกแห่งความเป็นจริงไม่ได้ขึ้นอยู่กับระยะทางและภาพในแผนที่

*Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo*



# จับตาดอลลาร์ผันผวน สงคราม คลัง เฟด กระทบบาทแกว่ง ความเสี่ยงผู้ส่งออกไทย

## จับตาดอลลาร์ผันผวน สงคราม คลัง เฟด กระทบบาทแกว่ง - ความเสี่ยงผู้ส่งออกไทย

อัตราแลกเปลี่ยนเป็นตัวแปรที่เชื่อมโยงกับการส่งออกอย่างลึกซึ้ง เพราะ ราคาสินค้าส่งออกผูกติดกับการเคลื่อนไหวของอัตราแลกเปลี่ยน โดยเฉพาะเงินดอลลาร์สหรัฐฯ (USD) สกุลเงินสากลที่ใช้เป็นตัวกลางในธุรกรรมซื้อขายสินค้าทั่วโลก ดังนั้น การเคลื่อนไหวของค่าเงินดอลลาร์ - ค่าเงินบาท ย่อมผลกระทบต่อยุทธศาสตร์และกำไรของผู้ส่งออกไทย

ในทางทฤษฎี หากเงินบาทปรับตัวแข็งค่าขึ้น ตามการอ่อนค่าของดอลลาร์สหรัฐ จะส่งผลให้สินค้าไทยที่ส่งออกไปมีราคาแพงขึ้นโดยเปรียบเทียบผู้บริโภคนต่างประเทศอาจจะซื้อสินค้าไทยลดลง หรือกล่าวคือ สินค้าไทยสูญเสียความสามารถในการแข่งขันด้านราคาต่อคู่แข่ง เมื่อคำสั่งซื้อหดตัวลงอัตรากำไร (Margin) ของผู้ส่งออกไทยลดลงตามไปด้วย

อ่านเพิ่มเติม “จับตาดอลลาร์ผันผวน สงคราม คลัง เฟด กระทบบาทแกว่ง - ความเสี่ยงผู้ส่งออกไทย” [คลิกที่นี่](#)

## ตารางสรุปดัชนีอัตราค่าระวาง

### Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

| Description                           | UNIT | Previous Index<br>4 September 2026 | Current Index<br>11 September 2026 |
|---------------------------------------|------|------------------------------------|------------------------------------|
| Comprehensive Index                   |      | 3590.05                            | 3662.18                            |
| Europe (Base port)                    | TEU  | 2643                               | 2545                               |
| Europe (Base port)                    | FEU  | 4218                               | 3938                               |
| Mediterranean (Base port)             | TEU  | 3442                               | 3299                               |
| Mediterranean (Base port)             | FEU  | 4527                               | 4304                               |
| USWC (Base port)                      | FEU  | 7242                               | 7339                               |
| USEC (Base port)                      | FEU  | 10324                              | 10479                              |
| South America (Santos)                | TEU  | 8953                               | 8555                               |
| South America (Santos)                | FEU  | 9616                               | 8927                               |
| Central/South America WC (Manzanillo) | TEU  | 6907                               | 6194                               |
| Central/South America WC (Manzanillo) | FEU  | 7347                               | 6789                               |
| East/West Africa (Lagos)              | TEU  | 3958                               | 3949                               |
| South Africa (Durban)                 | TEU  | 2872                               | 2917                               |
| East Africa (Mombasa)                 | TEU  | 3393                               | 3403                               |
| Persian Gulf and Red Sea (Dubai)      | TEU  | 6135                               | 6311                               |
| India and Pakistan 20ft (Nhava Sheva) | TEU  | 3387                               | 3660                               |
| Australia/New Zealand (Melbourne)     | TEU  | 2640                               | 2755                               |
| Southeast Asia (Singapore)            | TEU  | 893                                | 1010                               |
| West Japan (Base port)                | TEU  | 319                                | 328                                |
| East Japan (Base port)                | TEU  | 328                                | 336                                |
| Korea (Pusan)                         | TEU  | 248                                | 366                                |

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](http://www.tnscacademy.com)

หลักสูตรอบรมครอบคลุมเนื้อหาทุกสายงานด้านโลจิสติกส์  
และการค้าระหว่างประเทศสำหรับผู้เริ่มต้นและผู้มีประสบการณ์



## 1Day Training

หลักสูตรอบรมครอบคลุมเนื้อหาทุกสายงานด้านโลจิสติกส์  
และการค้าระหว่างประเทศสำหรับผู้เริ่มต้นและผู้มีประสบการณ์

อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : [www.tnscacademy.com/schedule/](http://www.tnscacademy.com/schedule/)

ตารางอบรมประจำปี 2026



## In-House Training (ฝึกอบรมภายในองค์กร)

ฝึกอบรมแบบ Insight ที่องค์กรคุณสามารถออกแบบได้

อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : [www.tnscacademy.com/in-house/](http://www.tnscacademy.com/in-house/)

ข้อมูลเพิ่มเติม/ขอใบเสนอราคา



## MHE (Material Handling Equipment Program)

หลักสูตรต้นแบบจากญี่ปุ่นช่วยพัฒนาทักษะบุคลากร  
ให้สามารถวางแผนและออกแบบแปลนของการจัดการคลังสินค้า

อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : [www.tnscacademy.com/mhe/](http://www.tnscacademy.com/mhe/)

ข้อมูลเพิ่มเติม/ลงทะเบียน



ดาวน์โหลดตารางอบรม 2026



ดาวน์โหลดตารางอบรม 2026

1 file(s) 330.36 KB

Download

